



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Nota van Antwoord – Deel II specifieke beantwoording 2020

Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Een deel van de antwoorden is geactualiseerd ten opzichte van de beantwoording in 2016. In dat geval staat in de kolom 'Geactualiseerd t.o.v. 2016' de waarde 'Ja'. Indien het antwoord geactualiseerd is, is het antwoord uit 2016 te vinden in de beantwoordingstabel in Bijlage I van Nota van Antwoord Deel II.

Overzichtstabel zienswijzennummers en bijbehorend zienswijze-ID uit tabel specifieke beantwoording.

Zienswijzenr.	Zienswijze-ID (oplopend)				
44328020	ZWE-00001	44325044	ZWE-00057	44277246	ZWE-00117
44328014	ZWE-00002	44324951	ZWE-00058	44277191	ZWE-00118
44327991	ZWE-00003	44324946	ZWE-00059	44277161	ZWE-00119
44327944	ZWE-00004	44324787	ZWE-00060	44240382	ZWE-00120
44327848	ZWE-00005	44324750	ZWE-00061	44240365	ZWE-00121
44327639	ZWE-00006	44324745	ZWE-00062	44240352	ZWE-00122
44327612	ZWE-00007	44324610	ZWE-00063	44240072	ZWE-00123
44327545	ZWE-00008	44324591	ZWE-00064	44240048	ZWE-00124
44327353	ZWE-00009	44324570	ZWE-00065	44231354	ZWE-00125
44327306	ZWE-00010	44324468	ZWE-00066	44225984	ZWE-00126
44327295	ZWE-00011	44324439	ZWE-00067	44222702	ZWE-00127
44327290	ZWE-00012	44324372	ZWE-00068	44222457	ZWE-00128
44327267	ZWE-00013	44324073	ZWE-00069	44219238	ZWE-00129
44327246	ZWE-00014	44323975	ZWE-00070	44018749	ZWE-00130
44327241	ZWE-00015	44323862	ZWE-00071	44018719	ZWE-00131
44327213	ZWE-00016	44323835	ZWE-00072	44017873	ZWE-00132
44327173	ZWE-00017	44323785	ZWE-00073	44017394	ZWE-00133
44327167	ZWE-00018	44323780	ZWE-00074	44016207	ZWE-00134
44327093	ZWE-00019	44323751	ZWE-00075	44319180	ZWE-00135
44327019	ZWE-00020	44323737	Aanvulling op ZWE-00437 en daarin verwerkt	44318941	ZWE-00136
44326991	ZWE-00021	44323406	ZWE-00077	44318862	ZWE-00137
44326968	ZWE-00022	44323204	ZWE-00078	44318841	ZWE-00138
44326822	ZWE-00023	44323035	ZWE-00079	44318801	ZWE-00139
44326773	ZWE-00024	44323031	ZWE-00080	44318781	ZWE-00140
44326770	ZWE-00025	44323030	ZWE-00081	44318312	ZWE-00141
44326568	ZWE-00026	44322915	ZWE-00082	44318287	ZWE-00142
44326540	ZWE-00027	44322869	ZWE-00083	44318255	ZWE-00143
44326463	ZWE-00028	44322852	ZWE-00084	44318134	ZWE-00144
44326374	ZWE-00029	44322831	ZWE-00085	44317840	ZWE-00145
44326337	ZWE-00030	44322602	ZWE-00086	44317724	ZWE-00146
44326318	ZWE-00031	44322189	ZWE-00087	44317466	ZWE-00147
44326214	ZWE-00032	44322091	ZWE-00088	44317428	ZWE-00148
44326125	ZWE-00033	44322015	ZWE-00089	44317368	ZWE-00149
44326088	ZWE-00034	44322003	ZWE-00090	44317313	ZWE-00150
44326077	ZWE-00035	44321989	ZWE-00091	44317280	ZWE-00151
44326044	ZWE-00036	44321648	ZWE-00092	44317002	ZWE-00152
44326003	ZWE-00037	44321235	ZWE-00093	44316935	ZWE-00153
44325943	ZWE-00038	44321069	ZWE-00094	44316915	ZWE-00154
44325907	ZWE-00039	44320885	ZWE-00095	44316347	ZWE-00155
44325905	Aanvulling op ZWE-00126 en daarin verwerkt	44320871	ZWE-00096	44316156	ZWE-00156
44325899	ZWE-00041	44320870	ZWE-00097	44316138	ZWE-00157
44325878	ZWE-00042	44320864	ZWE-00098	44315966	ZWE-00158
44325795	ZWE-00043	44320621	ZWE-00099	44315920	ZWE-00159
44325790	ZWE-00044	44320588	ZWE-00100	44315848	ZWE-00160
44325778	Aanvulling op ZWE-00898 en daarin verwerkt	44320576	ZWE-00101	44315671	ZWE-00161
44325771	ZWE-00046	44320365	ZWE-00102	44315658	ZWE-00162
44325743	ZWE-00047	44320164	ZWE-00103	44315485	ZWE-00163
44325694	ZWE-00048	44320007	ZWE-00104	44315461	ZWE-00164
44325694	ZWE-00048	44319836	ZWE-00105	44315445	ZWE-00165
44325654	ZWE-00049	44319510	ZWE-00106	44315437	ZWE-00166
44325578	ZWE-00050	44319401	ZWE-00107	44315360	ZWE-00167
44325469	ZWE-00051	44319365	ZWE-00108	44315307	ZWE-00168
44325377	ZWE-00052	44319321	ZWE-00109	44315294	ZWE-00169
44325248	ZWE-00053	44290069	ZWE-00110	44315247	ZWE-00170
44325208	ZWE-00054	44290037	ZWE-00111	44314997	ZWE-00171
44325165	ZWE-00055	44290034	ZWE-00112	44314994	ZWE-00172
44325102	ZWE-00056	44289990	ZWE-00113	44314987	ZWE-00173
		44289986	ZWE-00114	44314952	ZWE-00174
		44277891	ZWE-00115	44314921	ZWE-00175
		44277364	ZWE-00116	44314825	ZWE-00176
				44313489	ZWE-00177

Overzichtstabel zienswijzennummers en bijbehorend zienswijze-ID uit tabel specifieke beantwoording.

44312821	ZWE-00178
44312764	ZWE-00179
44312107	ZWE-00180
44310854	ZWE-00181
44310731	ZWE-00182
44310603	ZWE-00183
44310562	ZWE-00184
44310548	ZWE-00185
44310469	ZWE-00186
44310433	ZWE-00187
44310359	ZWE-00188
44310221	ZWE-00189
44309592	ZWE-00190
44309286	ZWE-00191
44307861	ZWE-00192
44307654	ZWE-00193
44307432	ZWE-00194
44307264	ZWE-00195
44307159	ZWE-00196
44307012	ZWE-00197
44306502	ZWE-00198
44306211	ZWE-00199
44306169	ZWE-00200
44305967	ZWE-00201
44305896	ZWE-00202
44305871	ZWE-00203
44305776	ZWE-00204
44305696	ZWE-00205
44304854	ZWE-00206
44304650	ZWE-00207
44303624	ZWE-00208
44303443	ZWE-00209
44302707	ZWE-00210
44302567	ZWE-00211
44302059	ZWE-00212
44301748	ZWE-00213
44301140	ZWE-00214
44301002	ZWE-00215
44300746	ZWE-00216
44299793	ZWE-00217
44299359	ZWE-00218
44299269	ZWE-00219
44299260	ZWE-00220
44299021	ZWE-00221
44299008	ZWE-00222
44298965	ZWE-00223
44298206	ZWE-00224
44295619	ZWE-00225
44295581	ZWE-00226
44295497	ZWE-00227
44295392	ZWE-00228
44295367	ZWE-00229
44294869	ZWE-00230
44294794	Twee keer ontvangen. Zie ZWE-00980 voor beantwoording
44293549	ZWE-00232
44293548	ZWE-00233
44293545	ZWE-00234
44293495	ZWE-00235
44293400	ZWE-00236
44293381	ZWE-00237
44293257	ZWE-00238
44293233	ZWE-00239
44293217	ZWE-00240
44293174	ZWE-00241

44293132	ZWE-00242
44293112	ZWE-00243
44293101	ZWE-00244
44293053	ZWE-00245
44292940	ZWE-00246
44292918	ZWE-00247
44292901	ZWE-00248
44292900	ZWE-00249
44292879	ZWE-00250
44292830	ZWE-00251
44292808	ZWE-00252
44292794	ZWE-00253
44292731	ZWE-00254
44292727	ZWE-00255
44292726	ZWE-00256
44292599	ZWE-00257
44292548	ZWE-00258
44292543	ZWE-00259
44292509	ZWE-00260
44292504	ZWE-00261
44292446	ZWE-00262
44292428	ZWE-00263
44292417	ZWE-00264
44292368	ZWE-00265
44292366	ZWE-00266
44292267	ZWE-00267
44292263	ZWE-00268
44292249	ZWE-00269
44292206	ZWE-00270
44292194	ZWE-00271
44292182	ZWE-00272
44292179	ZWE-00273
44292149	ZWE-00274
44292132	ZWE-00275
44292100	ZWE-00276
44292062	ZWE-00277
44292041	ZWE-00278
44292037	ZWE-00279
44291982	ZWE-00280
44291974	ZWE-00281
44291952	ZWE-00282
44291924	ZWE-00283
44291889	ZWE-00284
44291865	ZWE-00285
44291859	ZWE-00286
44291845	ZWE-00287
44291815	ZWE-00288
44291787	ZWE-00289
44291769	ZWE-00290
44291735	ZWE-00291
44291677	ZWE-00292
44291669	ZWE-00293
44291587	ZWE-00294
44291577	ZWE-00295
44291492	ZWE-00296
44291427	ZWE-00297
44291406	ZWE-00298
44291364	ZWE-00299
44291324	ZWE-00300
44291233	ZWE-00301
44290822	ZWE-00302
44290692	ZWE-00303
44290611	ZWE-00304
44290497	ZWE-00305
44290467	ZWE-00306
44290359	ZWE-00307
44290357	ZWE-00308

44290317	ZWE-00309
44290311	ZWE-00310
44290301	ZWE-00311
44290197	ZWE-00312
44290160	ZWE-00313
44290140	ZWE-00314
44290121	ZWE-00315
44290090	ZWE-00316
44289978	ZWE-00317
44289925	ZWE-00318
44289926	ZWE-00319
44289818	ZWE-00320
44289786	ZWE-00321
44289784	ZWE-00322
44289745	ZWE-00323
44289729	ZWE-00324
44289689	ZWE-00325
44289663	ZWE-00326
44289654	ZWE-00327
44289627	ZWE-00328
44289610	ZWE-00329
44289565	ZWE-00330
44289553	ZWE-00331
44289538	ZWE-00332
44289518	ZWE-00333
44289439	ZWE-00334
44289416	ZWE-00335
44288482	ZWE-00336
44286990	ZWE-00337
44285543	ZWE-00338
44285534	ZWE-00339
44285516	ZWE-00340
44285496	ZWE-00341
44285488	ZWE-00342
44285482	ZWE-00343
44285467	Twee keer ontvangen. Zie ZWE-00345 voor beantwoording
44284235	ZWE-00345
44284226	ZWE-00346
44284207	ZWE-00347
44284147	ZWE-00348
44284144	ZWE-00349
44284143	ZWE-00350
44284122	ZWE-00351
44284105	ZWE-00352
44284057	ZWE-00353
44284048	ZWE-00354
44284027	ZWE-00355
44284017	ZWE-00356
44283997	ZWE-00357
44283988	ZWE-00358
44283976	ZWE-00359
44283942	ZWE-00360
44283939	ZWE-00361
44283891	ZWE-00362
44283868	ZWE-00363
44283863	ZWE-00364
44283840	ZWE-00365
44283827	ZWE-00366
44283803	ZWE-00367
44283706	ZWE-00368
44283686	ZWE-00369
44283687	ZWE-00370
44283683	ZWE-00371
44283682	ZWE-00372

Overzichtstabel zienswijzenummers en bijbehorend zienswijze-ID uit tabel specifieke beantwoording.

44283650	ZWE-00373	44279516	ZWE-00437	44271151	ZWE-00501
44283579	ZWE-00374	44279407	ZWE-00438	44271023	ZWE-00502
44283571	ZWE-00375	44279367	ZWE-00439	44270835	ZWE-00503
44283554	ZWE-00376	44279366	ZWE-00440	44270261	ZWE-00504
44283510	ZWE-00377	44279330	ZWE-00441	44269944	ZWE-00505
44283416	ZWE-00378	44279301	ZWE-00442	44269707	ZWE-00506
44283406	ZWE-00379	44279234	ZWE-00443	44269651	ZWE-00507
44283398	ZWE-00380	44279187	ZWE-00444	44269232	ZWE-00508
44283396	ZWE-00381	44279148	ZWE-00445	44269167	ZWE-00509
44283394	ZWE-00382	44279096	ZWE-00446	44268831	ZWE-00510
44283385	ZWE-00383	44279052	ZWE-00447	44268780	ZWE-00511
44283126	ZWE-00384	44278975	ZWE-00448	44268766	ZWE-00512
44283121	ZWE-00385	44278932	ZWE-00449	44268456	ZWE-00513
44283109	ZWE-00386	44278745	ZWE-00450	44268024	ZWE-00514
44283105	ZWE-00387	44278727	ZWE-00451	44267568	ZWE-00515
44283038	ZWE-00388	44278723	ZWE-00452	44267553	ZWE-00516
44283011	ZWE-00389	44278716	ZWE-00453	44267525	ZWE-00517
44282966	ZWE-00390	44278660	ZWE-00454	44267397	ZWE-00518
44282919	ZWE-00391	44278614	ZWE-00455	44267292	ZWE-00519
44282291	Twee keer ontvangen. Zie ZWE-00393 voor beantwoording	44278613	ZWE-00456	44267228	ZWE-00520
44282284	ZWE-00393	44278594	ZWE-00457	44267175	ZWE-00521
44282243	ZWE-00394	44278591	ZWE-00458	44266961	ZWE-00522
44282097	ZWE-00395	44278505	ZWE-00459	44266888	ZWE-00523
44282084	ZWE-00396	44278492	Twee keer ontvangen. Zie ZWE-00464 voor beantwoording	44266765	ZWE-00524
44282017	ZWE-00397	44278463	ZWE-00461	44266696	ZWE-00525
44281962	ZWE-00398	44278455	ZWE-00462	44266661	ZWE-00526
44281848	ZWE-00399	44278452	ZWE-00463	44266593	ZWE-00527
44281716	ZWE-00400	44278446	ZWE-00464	44266371	ZWE-00528
44281647	ZWE-00401	44278408	ZWE-00465	44266357	ZWE-00529
44281580	ZWE-00402	44278261	ZWE-00466	44266184	ZWE-00530
44281534	ZWE-00403	44278243	ZWE-00467	44266174	ZWE-00531
44281518	ZWE-00404	44278213	ZWE-00468	44265934	ZWE-00532
44281497	ZWE-00405	44278206	ZWE-00469	44265934	ZWE-00532
44281471	ZWE-00406	44278203	ZWE-00470	44265599	ZWE-00533
44281398	ZWE-00407	44278194	ZWE-00471	44265349	ZWE-00534
44281383	ZWE-00408	44278193	ZWE-00472	44265109	ZWE-00535
44281330	ZWE-00409	44278187	ZWE-00473	44264889	ZWE-00536
44281187	ZWE-00410	44278177	ZWE-00474	44264547	ZWE-00537
44281136	ZWE-00411	44278171	ZWE-00475	44264404	ZWE-00538
44281132	ZWE-00412	44278170	ZWE-00476	44264349	ZWE-00539
44281039	ZWE-00413	44278132	ZWE-00477	44264304	ZWE-00540
44280952	ZWE-00414	44278078	ZWE-00478	44264181	ZWE-00541
44280906	ZWE-00415	44278060	ZWE-00479	44263817	ZWE-00542
44280903	ZWE-00416	44278057	ZWE-00480	44263487	ZWE-00543
44280884	ZWE-00417	44277974	ZWE-00481	44258593	ZWE-00544
44280833	ZWE-00418	44277101	ZWE-00482	44258342	ZWE-00545
44280818	ZWE-00419	44277099	ZWE-00483	44258169	ZWE-00546
44280695	ZWE-00420	44277033	ZWE-00484	44258008	ZWE-00547
44280665	ZWE-00421	44276861	ZWE-00485	44257779	ZWE-00548
44280495	ZWE-00422	44276660	ZWE-00486	44257095	ZWE-00549
44280458	ZWE-00423	44276598	ZWE-00487	44256947	ZWE-00550
44280438	ZWE-00424	44276303	ZWE-00488	44256455	ZWE-00551
44280254	ZWE-00425	44275941	ZWE-00489	44256404	ZWE-00552
44280128	ZWE-00426	44275860	ZWE-00490	44256352	ZWE-00553
44280101	ZWE-00427	44275648	ZWE-00491	44256286	ZWE-00554
44280083	ZWE-00428	44275268	ZWE-00492	44255782	ZWE-00555
44280017	ZWE-00429	44275049	ZWE-00493	44255592	ZWE-00556
44279964	ZWE-00430	44274160	ZWE-00494	44255340	ZWE-00557
44279887	ZWE-00431	44274124	ZWE-00495	44255134	ZWE-00558
44279830	ZWE-00432	44272722	ZWE-00496	44254852	ZWE-00559
44279813	ZWE-00433	44272677	ZWE-00497	44254700	ZWE-00560
44279721	ZWE-00434	44272531	ZWE-00498	44254228	ZWE-00561
44279695	ZWE-00435	44272072	ZWE-00499	44254153	ZWE-00562
44279594	ZWE-00436	44271288	ZWE-00500	44254133	ZWE-00563
				44253982	ZWE-00564
				44253761	ZWE-00565
				44251377	ZWE-00566
				44250906	ZWE-00567

Overzichtstabel zienswijzennummers en bijbehorend zienswijze-ID uit tabel specifieke beantwoording.

44250872	ZWE-00568	44201331	ZWE-00630	44154514	ZWE-00697
44250385	ZWE-00569	44195448	ZWE-00631	44154503	ZWE-00698
44250360	ZWE-00570	44195356	ZWE-00632	44153937	ZWE-00699
44250356	ZWE-00571	44194671	ZWE-00633	44151898	ZWE-00700
44250241	ZWE-00572	44194415	ZWE-00634	44151089	ZWE-00701
44249968	ZWE-00573	44193895	ZWE-00635	44150054	ZWE-00702
44249906	ZWE-00574	44193542	ZWE-00636	44149457	ZWE-00703
44249866	ZWE-00575	44193461	ZWE-00637	44148258	ZWE-00704
44249812	ZWE-00576	44192814	ZWE-00638	44148201	ZWE-00705
44249096	ZWE-00577	44191742	ZWE-00639	44148135	ZWE-00706
44248895	ZWE-00578	44188793	ZWE-00640	44147912	ZWE-00707
44248878	ZWE-00579	44188536	ZWE-00641	44147602	ZWE-00708
44248694	ZWE-00580	44187791	ZWE-00642	44146961	ZWE-00709
44248520	ZWE-00581	44185777	ZWE-00643	44146881	ZWE-00710
44247940	ZWE-00582	44185636	ZWE-00644	44146806	ZWE-00711
44247833	ZWE-00583	44185064	ZWE-00645	44146770	ZWE-00712
44247760	ZWE-00584	44183388	ZWE-00646	44146734	ZWE-00713
44246438	ZWE-00585	44182369	ZWE-00647	44146661	ZWE-00714
44246228	ZWE-00586	44182072	ZWE-00648	44146627	ZWE-00715
44246179	ZWE-00587	44181657	ZWE-00649	44146569	ZWE-00716
44245869	ZWE-00588	44181001	ZWE-00650	44146536	ZWE-00717
44245767	ZWE-00589	44180937	ZWE-00651	44146264	ZWE-00718
44245615	ZWE-00590	44180400	ZWE-00652	44146213	ZWE-00719
44243620	ZWE-00591	44179922	ZWE-00653	44146145	ZWE-00720
44240868	ZWE-00592	44176125	ZWE-00654	44146080	ZWE-00721
44240603	ZWE-00593	44174498	ZWE-00655	44146015	ZWE-00722
44240455	ZWE-00594	44174068	ZWE-00656	44145549	ZWE-00723
44240002	ZWE-00595	44174025	ZWE-00657	44143484	ZWE-00724
44239041	ZWE-00596	44173943	ZWE-00658	44139155	ZWE-00725
44238964	ZWE-00597	44173541	ZWE-00659	44130947	ZWE-00726
44238740	ZWE-00598	44169865	ZWE-00660	44128703	Twee keer ontvangen. Zie ZWE-00608 voor beantwoording
44238700	ZWE-00599	44169783	ZWE-00661	44125352	ZWE-00728
44238499	ZWE-00600	44169693	ZWE-00662	44120901	ZWE-00729
44236497	ZWE-00601	44169609	ZWE-00663	44119523	ZWE-00730
44236469	ZWE-00602	44169586	ZWE-00664	44119371	ZWE-00731
44236133	ZWE-00603	44169582	ZWE-00665	44119235	ZWE-00732
44236037	ZWE-00604	44169456	ZWE-00666	44118837	ZWE-00733
44235978	ZWE-00605	44169330	ZWE-00667	44118560	ZWE-00734
44235475	ZWE-00606	44169272	ZWE-00668	44118416	ZWE-00735
44235374	ZWE-00607	44169011	ZWE-00669	44117518	ZWE-00736
44235171	ZWE-00608	44167965	ZWE-00670	44116456	ZWE-00737
44235041	ZWE-00609	44167868	ZWE-00671	44115911	ZWE-00738
44234960	ZWE-00610	44167866	ZWE-00672	44115869	ZWE-00739
44234805	ZWE-00611	44167202	ZWE-00673	44115814	ZWE-00740
44233685	ZWE-00612	44167088	ZWE-00674	44115674	ZWE-00741
44233486	ZWE-00613	44166870	ZWE-00675	44114162	ZWE-00742
44233404	ZWE-00614	44165591	ZWE-00676	44114072	ZWE-00743
44233312	ZWE-00615	44165473	ZWE-00677	44113576	ZWE-00744
44232786	Twee keer ontvangen. Zie ZWE-00939 voor beantwoording	44165414	ZWE-00678	44113347	ZWE-00745
44232387	ZWE-00617	44165064	ZWE-00679	44111948	ZWE-00746
44232200	ZWE-00618	44164164	ZWE-00680	44111789	ZWE-00747
44231490	ZWE-00619	44163155	ZWE-00681	44111716	ZWE-00748
44218630	ZWE-00620	44163085	ZWE-00682	44111624	ZWE-00749
44218261	ZWE-00621	44163004	ZWE-00683	44111132	ZWE-00750
44217872	ZWE-00622	44162797	ZWE-00684	44110136	ZWE-00751
44211572	ZWE-00623	44162542	ZWE-00685	44105934	ZWE-00752
44211106	ZWE-00624	44161619	ZWE-00686	44100640	ZWE-00753
44206978	ZWE-00625	44159120	ZWE-00687	44098461	ZWE-00754
44204619	ZWE-00626	44158907	ZWE-00688	44097453	ZWE-00755
44203840	Aanvulling op ZWE-00747 en daarin verwerkt	44158738	ZWE-00689	44097188	ZWE-00756
44201918	ZWE-00628	44158466	ZWE-00690	44097157	ZWE-00757
44201805	ZWE-00629	44158376	ZWE-00691	44096491	ZWE-00758
		44158320	ZWE-00692	44096460	ZWE-00759
		44157597	ZWE-00693	44096441	ZWE-00760
		44157586	ZWE-00694		
		44157059	ZWE-00695		
		44155504	ZWE-00696		

Overzichtstabel zienswijzennummers en bijbehorend zienswijze-ID uit tabel specifieke beantwoording.

44096341	ZWE-00761	44000309	ZWE-00828	44402373	ZWE-00894
44096326	ZWE-00762	44000254	ZWE-00829	44402250	ZWE-00895
44095994	ZWE-00763	43998596	ZWE-00830	44402166	ZWE-00896
44094531	ZWE-00764	43989950	ZWE-00831	44402069	ZWE-00897
44090969	ZWE-00765	43986207	ZWE-00832	44401965	ZWE-00898
44089797	ZWE-00766	43981820	ZWE-00833	44401867	ZWE-00899
44089755	ZWE-00767	43972213	ZWE-00834	44393418	ZWE-00900
44087564	ZWE-00768	43961897	ZWE-00835	44392031	ZWE-00901
44081534	ZWE-00769	43961848	ZWE-00836	44390501	ZWE-00902
44077998	ZWE-00770	43961796	ZWE-00837	44388990	ZWE-00903
44076354	ZWE-00771	43961726	ZWE-00838	44366858	ZWE-00904
44075410	ZWE-00772	43961663	ZWE-00839	44366617	Twee keer ontvangen. Zie ZWE-00496 voor beantwoording
44075283	ZWE-00773	43953014	ZWE-00840	44366216	ZWE-00906
44073891	ZWE-00774	43950013	ZWE-00841	44365087	ZWE-00907
44069336	ZWE-00775	43918055	ZWE-00842	44364846	ZWE-00908
44066434	ZWE-00776	43912057	ZWE-00843	44364745	ZWE-00909
44065308	ZWE-00777	43901707	ZWE-00844	44357238	ZWE-00910
44064006	ZWE-00778	43891193	ZWE-00845	44404637	ZWE-00911
44060621	ZWE-00779	43890093	ZWE-00846	44473245	ZWE-00912
44054835	ZWE-00780	43887420	ZWE-00847	44469458	ZWE-00913
44053748	ZWE-00781	43887390	ZWE-00848	44469311	ZWE-00914
44053435	ZWE-00782	43887365	ZWE-00849	44469154	ZWE-00915
44053200	ZWE-00783	43887336	ZWE-00850	44469067	ZWE-00916
44052708	ZWE-00784	43887309	ZWE-00851	44468979	ZWE-00917
44050764	ZWE-00785	43887278	ZWE-00852	44468832	ZWE-00918
44050271	ZWE-00786	43887240	ZWE-00853	44468064	ZWE-00919
44050188	ZWE-00787	43887200	ZWE-00854	44467942	ZWE-00920
44050104	ZWE-00788	43887172	ZWE-00855	44467870	Twee keer ontvangen. Zie ZWE-00610 voor beantwoording
44049460	ZWE-00789	43876636	ZWE-00856	44466014	ZWE-00922
44048466	ZWE-00790	43876382	ZWE-00858	44465527	ZWE-00923
44046851	ZWE-00791	43776382	ZWE-00858	44465419	ZWE-00924
44046769	ZWE-00792	43775161	ZWE-00859	44465128	ZWE-00925
44044007	ZWE-00793	43770981	ZWE-00860	44465001	ZWE-00926
44043339	ZWE-00794	43770101	ZWE-00861	44463825	ZWE-00927
44042870	ZWE-00795	43757599	ZWE-00862	44463636	ZWE-00928
44041245	ZWE-00796	43757560	ZWE-00863	44463409	ZWE-00929
44041035	ZWE-00797	43757497	ZWE-00864	44463333	Aanvulling op ZWE-00342 en daarin verwerkt
44040161	ZWE-00798	43743498	ZWE-00865	44463169	ZWE-00931
44034086	ZWE-00799	43743132	ZWE-00866	44462588	ZWE-00932
44030762	ZWE-00800	43723214	ZWE-00867	44462531	ZWE-00933
44026291	ZWE-00801	43685353	ZWE-00868	44462486	ZWE-00934
44022893	ZWE-00802	43637049	ZWE-00869	44462412	ZWE-00935
44022886	ZWE-00803	43593304	ZWE-00870	44462326	ZWE-00936
44022832	ZWE-00804	44404649	ZWE-00873	44462254	ZWE-00937
44022753	ZWE-00805	44404626	Twee keer ontvangen. Zie ZWE-00281 voor beantwoording	44462209	ZWE-00938
44021242	ZWE-00806	44404551	ZWE-00875	44452046	ZWE-00939
44019953	ZWE-00807	44404516	ZWE-00876	44451938	ZWE-00940
44019575	ZWE-00808	44404506	ZWE-00877	44451891	ZWE-00941
44015818	ZWE-00809	44404478	ZWE-00878	44451828	ZWE-00942
44015630	ZWE-00810	44404478	ZWE-00878	44451430	ZWE-00943
44014157	ZWE-00811	44404450	ZWE-00879	44451423	ZWE-00944
44012160	ZWE-00812	44404422	ZWE-00880	44451380	ZWE-00945
44012114	ZWE-00813	44404395	ZWE-00881	44450832	ZWE-00946
44011932	ZWE-00814	44404334	ZWE-00882	44448498	ZWE-00947
44011726	ZWE-00815	44404291	ZWE-00883	44448078	ZWE-00948
44011483	ZWE-00816	44404252	ZWE-00884	44447428	ZWE-00949
44011392	ZWE-00817	44404208	ZWE-00885	44446912	ZWE-00950
44011248	ZWE-00818	44404117	ZWE-00886	44442773	ZWE-00951
44010586	ZWE-00819	44404082	ZWE-00887	44441950	ZWE-00952
44010272	ZWE-00820	44403598	ZWE-00888		
44009336	ZWE-00821	44403384	ZWE-00889		
44008781	ZWE-00822	44403154	ZWE-00890		
44004916	ZWE-00823	44403114	ZWE-00891		
44004627	ZWE-00824	44402750	ZWE-00892		
44004382	ZWE-00825	44402717	ZWE-00893		
44001648	ZWE-00826				
44000442	ZWE-00827				

Overzichtstabel zienswijzennummers en bijbehorend zienswijze-ID uit tabel specifieke beantwoording.

44441606	ZWE-00953
44441574	ZWE-00954
44441184	ZWE-00955
44441155	ZWE-00956
44441147	ZWE-00957
44441082	ZWE-00958
44441081	ZWE-00959
44440985	ZWE-00960
44440925	Twee keer ontvangen. Zie ZWE-00927 voor beantwoording
44440857	ZWE-00962
44440048	ZWE-00963
44439971	ZWE-00964
44439892	ZWE-00965
44439826	ZWE-00966
44439720	ZWE-00967
44439451	ZWE-00968
44439339	ZWE-00969
44439202	ZWE-00970
44438201	ZWE-00971
44426391	ZWE-00972
44426377	ZWE-00973
44424509	ZWE-00974
44424420	ZWE-00975
44424211	ZWE-00976
44424196	ZWE-00977
44424180	ZWE-00978
44423884	ZWE-00979
44423855	ZWE-00980
44423788	ZWE-00981
44423774	ZWE-00982
44423755	Twee keer ontvangen. Zie ZWE-00464 voor beantwoording
44423731	ZWE-00984
44423717	ZWE-00985
44423709	ZWE-00986
44423698	ZWE-00987
44411736	ZWE-00988
44411576	Twee keer ontvangen. Zie ZWE-00865 voor beantwoording
44410676	Twee keer ontvangen. Zie ZWE-00866 voor beantwoording
44493820	ZWE-00991
44493758	ZWE-00992
44493708	ZWE-00993
44493531	ZWE-00994
44493358	ZWE-00995
44493316	ZWE-00996
44493281	ZWE-00997
44493226	ZWE-00998
44493186	ZWE-00999
44493088	ZWE-01000
44486876	ZWE-01001
44486818	ZWE-01002
44486732	ZWE-01003
44486658	ZWE-01004
44486333	ZWE-01005
44485770	ZWE-01006

44485739	Twee keer ontvangen. Zie ZWE-00560 voor beantwoording
44485676	ZWE-01008
44485544	ZWE-01009
44485296	ZWE-01010
44485253	ZWE-01011
44601591	ZWE-01012
44373230	ZWE-01014

ID	nr.	Zienswijzepunt	Antwoord	Geactualiseerd t.o.v. 2016
ZWE-00001	1	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen.	Nut en noodzaak van het project is niet alleen gebaseerd op de meest recente verkeersontwikkelingen, maar is er vooral op gericht de bereikbaarheidsproblemen op de lange termijn op structurele, toekomstvastere wijze aan te pakken en de verkeersveiligheid te verbeteren door (conflicterende) rijrichtingen te ontweven. Dat veel automobilisten in de huidige situatie de spitsperiode mijden en bijvoorbeeld naar het onderliggend wegennet uitwijken omdat de filedruk te groot is, is een situatie die ongewenst is. Overigens wordt opgemerkt dat bij het samenstellen van het maatregelenpakket voor de Ring Utrecht nadrukkelijk rekening is gehouden met de verwachte intensiteit/capaciteit verhouding tijdens de spitsperiodes.	Ja
	3	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobiliteit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	4	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen, en ook op de andere wegen. Om die reden mag u dit project niet voortzetten. Ik stel voor dat u op de Ring een snelheid van 80 invoert. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken, dus binnen de bak.	Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur er een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De Commissie Schoof heeft in haar rapport "Besluitvorming verbreding A27; De bak in Amelisweerd" (maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie hoofdstuk 5 uit de Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft in 2016 geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Ja
	5	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
	6	Een hoger gebruik van fiets en OV leidt tot een verbetering van de gezondheid. Het leidt niet tot verslechtering van de luchtverontreiniging. Daarom is stimuleren van het openbaar vervoer en het aanpassen van werk- en schooltijden om de spits te ontlasten verre te prefereren boven verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). Het aanpassen van werk- en schooltijden valt buiten de scope van dit project.	Ja
	7	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het	Ja

		jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	
		De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	
8	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
9	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het wanneer bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Uit de MER Actualisatie 2020 voor de bouwmethode met schermwand blijkt dat door de aanwezigheid van de schermwand zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Als gevolg van de keuze voor deze methode zullen in Lunetten geen schadelijke grondwatereffecten of verzakkingen optreden. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
10	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
11	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
12	Kortom: de materiële en immateriële kosten van de voorgenomen verbreding staan niet in verhouding tot de vermeende winst op het gebied van een soepele doorstroom van verkeer tijdens de spitsuren. Dat is overigens ook de conclusie van de gemeente Utrecht en van een meerderheid in de Provinciale Staten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

ZWE-00002	1	<p>Hieronder gelieve u te vinden mijn zienswijze aangaande het ontwerptracébesluit Ring Utrecht.</p> <p>Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreep). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptracébesluit dit niet regelt schiet het zwaar tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het uiteindelijke TB, hoewel het natuurlijk nog beter is om dit onzalige project af te blazen. Hoe dan ook, totdat overlast goed geregeld is is het OTB niet aanvaardbaar.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
	2	<p>De extra emissies worden gecompenseerd door NSL maatregelen. De monitoringsrapportage 2015 NSL (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportage-e-nsl-2015-bijlage) stelt echter dat de daling voor fijn stof stagneert (blz3). De NEV 2015 (https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/41/nationale-energie-verkenning-2015) ,blz 109 stelt dat ook na 2020 de daling duidelijk afneemt. Die geringe daling is vrijwel geheel te danken aan Euronormen voor (diesel)wegvoertuigen, oftewel roetfilters, terwijl de emissies door industrie en luchtvaart stijgen (blz 7 Achtergronddocument Lucht,http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-luchtverontreinigende-stoffen-in-de-nationale-energieverkenning-2015_2442.pdf) Of de luchtkwaliteitsnormen in de toekomst worden gehaald is dus geheel afhankelijk van succesvolle implementatie van deze techniek. Deze techniek moet de stijgende emissies van industrie, bouw, op- en overslag, huishoudens (door houtkachels, waar sinds kort subsidie op zit) en bandenslijtage allemaal compenseren. Het afbreukrisico is groot. Als het model uitgaat van vlotte implementatie van roetfilters en theoretische emissiefactoren zijn de totale daadwerkelijke emissies zwaar onderschat!</p>	<p>Zoals u al aangeeft worden de extra emissies gecompenseerd door Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) maatregelen. Dit zijn Europese, nationale en regionale maatregelen. De Euronormen voor (diesel) wegvoertuigen die voortdurend worden aangescherpt zorgen voor een groot deel van de afname van de emissies. Maar daarnaast zijn juist ook andere maatregelen in de industrie , landbouw , huishoudens en scheepvaart die zorgen voor een betere luchtkwaliteit. Nationale maatregelen zoals belastingvoordelen voor schonere auto's, stimulering van schonere vrachtauto's en bussen en het stimuleren van katalysatoren op schepen. Regionale maatregelen zoals de milieuzones en schonere bussen. Alle maatregelen samen zorgen ervoor dat voldaan wordt aan de Europese luchtkwaliteitsnormen. De jaarlijkse monitoring van het NSL zorgt ervoor dat extra maatregelen worden genomen indien de normen dreigen te worden overschreden.</p>	Nee
	3	<p>In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.</p>	<p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (destijds ecologische hoofdstructuur: EHS, nu Natuurnetwerk Nederland: NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van ruimtebeslag op het NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zgn. groene contour plaatsvindt.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie. Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald. In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden.</p>	Ja
	4	<p>Onlangs hebben het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geconstateerd dat de aanleg van extra snelwegen in Nederland niet meer rendabel is.! Dat geldt dan toch zeker voor dit project, dat door alle ingrepen in de leefomgeving van mens, dier en plant toch al extra duur is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p>	Nee

5	<p>Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd. Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren indien u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Eventuele gevolgen voor de omgeving ten gevolge van een mogelijke beïnvloeding van de grondwaterstand gedurende de bouw worden tevoren in kaart gebracht en gedurende de bouw gemonitord, dit is de gebruikelijke werkwijze bij alle projecten van Rijkswaterstaat. Er wordt ernaar gestreefd deze beïnvloeding zo klein mogelijk en het effect nihil te houden. Mocht er onverhoopt iets misgaan zijn er de gebruikelijke regelingen voor schadeafhandeling.</p>	Ja
6	<p>Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>De meest recente inzichten over de effecten van ontwikkelingen op het gebied van slimme mobiliteit zijn verwerkt in de toekomstscenario's die als uitgangspunt hebben gediend voor de verkeersmodelberekeningen van het OTB; zie bijlage bij het deelrapport Verkeer. Ook de Commissie m.e.r. gaf in haar advies van 2016 aan dat van de meest recente inzichten is uitgegaan.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde mobiliteitsconcepten zijn meegenomen in de modelberekeningen voor het zichtjaar 2040; zie de bijlage bij de oplegnotitie.</p> <p>De nieuwe rekenresultaten geven een herbevestiging van nut en noodzaak van het project. Nut en noodzaak van het project is nader toegelicht in paragraaf 2.2. van deze Nota van Antwoord.</p>	Ja
7	<p>In de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er in totaal op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.</p>	<p>In de MKBA wordt berekend dat er ten gevolge van de toename van de hoeveelheid verkeer er meer verkeersslachtoffers komen. Echter, in de methodiek van de MKBA wordt geen rekening gehouden met de specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die in het tracébesluit aan de Ring Utrecht zijn toegevoegd om de oplossing verkeersveiliger te maken. Voor een volledige analyse van het effect op verkeersveiligheid zie paragraaf 2.1 onderdeel verkeersveiligheid in de toelichting op het tracébesluit.</p>	Nee
8	<p>Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.</p>	<p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p>	Nee
9	<p>Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit project verhoogt, moet u die weerkaatsing betrekken in de berekeningen. Dat is niet overall gedaan en daarom moet u dat corrigeren.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van</p>	Ja

		de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsschermbaan is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsschermbaan" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsschermbaan op de reflectie van het spoorgeluid.		
	10	Ik vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de verbreding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidsschermbaan ter hoogte van de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd. Alsnog plaatsen van een geluidsschermbaan heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch een stuk verantwoordelijker dan het asfalt van een snelweg.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.	Nee
	11	Waarschijnlijk zult u bij kritische werkzaamheden het autoverkeer over de snelwegen omleiden. De kosten van deze maatregelen zijn niet opgenomen in de kosten-batenanalyse die u door Decisio heeft laten opstellen. Ik verzoek u mijn zienswijzen te gebruiken om daarop gebaseerd het OTB te verbeteren.	Het is niet geheel duidelijk wat bedoeld wordt met kritische werkzaamheden. De kosten voor de aanleg van de Ring Utrecht (inclusief aanbrengen omleidingsroutes) zijn opgenomen in de raming voor het project, en maken als zodanig deel uit van de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA)	Nee
ZWE-00003	1	Het is moeilijk om een serieuze reactie op het Ontwerp-tracébesluit voor de A27 aan de oostzijde van de stad Utrecht te schrijven, aangezien het plan zo ridicuul is. Omdat u helaas aan de macht bent en uw coalitiepartner met chantage in de tang heeft, moet ik echter doen alsof ik u wél voor rede vatbaar acht, dus kom ik hier toch met een zienswijze.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	1. Inleiding: meer auto's is een keuze Al vele decennia is bekend dat het aanleggen van extra autovoorzieningen, zoals snelwegen, voor groei van het autoverkeer zorgt. Dit betekent niet alleen dat de nadelige gevolgen van het autoverkeer toenemen, maar ook dat de groei van voorzieningen in zijn eigen staart bijt: deze voorzieningen zullen na verloop van tijd aan hun eigen succes ten onder gaan, of concreter gezegd: na verloop van tijd zullen er files ontstaan als gevolg van het grote aantal automobilisten dat op deze voorzieningen af komt. De voorziening in kwestie zal vanaf dat moment als probleemgeval gelden, als obstakel, en hardleerse mensen zullen dan gaan pleiten voor aanleg van nieuwe autovoorzieningen, of het vergroten van de capaciteit van bestaande autovoorzieningen, zoals het verbreden van wegen. In de grond komen beide antwoorden op hetzelfde neer. Als we ervan uitgaan dat het niet de bedoeling is om straks opgescheept te zitten met een land dat volledig geasfalteerd is, zal voor iedereen die kan en wil nadenken helder zijn dat het steeds maar weer pleiten voor ruimere autovoorzieningen van autoverkeer een doodlopende weg is. Dat u en uw ministerie toch zo hardleerse zijn, is eerder voer voor psychologen, die kunnen onderzoeken welke (massa)psychologische oorzaken hier achter steken, dan voor een serieuze discussie. In mijn reactie op de Startnotitie Ring Utrecht, die ik uw voorganger schreef in januari 2009, heb ik reeds op dit probleem gewezen en de Startnotitie gaf op §3.1.3, p. 19	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking). Het rijksbeleid ten aanzien van mobiliteit en bereikbaarheid in Nederland op de lange termijn is verwoord in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (vastgesteld in maart 2012). Dit is een gegeven voor het project Ring Utrecht.	Nee

	<p>eveneens toe dat verbreding van wegen extra verkeer aantrekt. Dit maakt het des te vreemder dat hier niet de juiste conclusie uit is getrokken. De enige verklaring is dat feiten en argumenten er voor u niet toe doen, zoals al is gebleken uit de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/u en uw verzet tegen normale snelheidsbeperkingen op plaatsen waar dat ten behoeve van omwonenden nodig is. U vond immers dat de 'beleving' van de automobilist als 'argument' zwaarder woog dan de vele nadelen. Alsof autowegen zijn aangelegd om mensen een fijne hobby te bezorgen.</p> <p>Het zou kunnen dat het autoverkeer door allerlei maatschappelijke ontwikkelingen de komende jaren afneemt of nog maar weinig groeit, zodat de wegverbreding van de A27 ook vanuit uw eigen uitgangspunten niet nodig is, maar omgekeerd kan het ook zo zijn dat u met de wegverbreding het autoverkeer zodanig stimuleert dat de weg weer volloopt en dat na verloop van tijd die twaalf of veertien rijstroken ook niet meer voldoende zijn. Wilt u dat we dan een volgende stap zetten naar zestien of achttien rijstroken, of toch een extra weg een stukje oostelijker, zoals in de Startnotitie Ring Utrecht werd geopperd? Waar houdt het op?</p>		
3	<p>2. Uitgangspunten in het voorproces</p> <p>De Startnotitie Ring Utrecht leed, zoals ik in de eerder genoemde brief al had aangetoond, aan vele euvels, met als belangrijkste dat de uitgangspunten verkeerd waren. Deze werden namelijk (in §4.1 en 4.2) geheel geformuleerd in termen van de gewenste doorstroming van autoverkeer, in plaats van de bereikbaarheid in het algemeen, of nog beter: het percentage van de mobiliteitsbehoefte van mensen dat bevredigd wordt. Daarbij werd de groei van het autoverkeer als een gegeven gezien in plaats van iets wat door beleid beïnvloedbaar is, onder meer door het aanleggen van autovoorzieningen dan wel voorzieningen voor andere vervoerswijzen (fiets, openbaar vervoer), door prijsbeleid en door het terugdringen van de behoefte aan reiskilometers in de spits door lokatiebeleid, reistijdenspreiding enz.</p> <p>Hoewel in de MER 1e fase (en de voorafgaande Richtlijnennotitie) de doelstelling breed werd geformuleerd als 'het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio Utrecht', hadden de geformuleerde, te onderzoeken bereikbaarheidsproblemen wederom alle betrekking op de doorstroming van het autoverkeer. De optie 'laat die automobilisten die zo nodig in de file willen staan in hun eigen sop gaar koken, zolang er maar goede alternatieven zijn om op je bestemming te komen' ontbrak. Met andere woorden, automobilititeit werd als doel op zich gezien. Wat misschien ook voor de hand ligt omdat de stukken in kwestie geschreven zijn door de afdeling op het ministerie die haar bestaansrecht aan het automobilisme ontleent.</p> <p>Hoewel uw ministerie in de vervolgstappen van de afgelopen jaren wel het alternatief 'Niet Verbreden' heeft meegenomen als optie en daar allerlei berekeningen op heeft losgelaten, heeft dit alternatief gegeven de verkeerde probleemstelling geen eerlijke kans gekregen. Het onafhankelijk opererende CPB heeft wél geconcludeerd dat de maatschappelijke kosten van de asfalteringsplannen hoogstwaarschijnlijk groter zijn dan de baten.</p> <p>Ook merkwaardig is dat bij de kosten van de verschillende alternatieven in de MER voor 'Niet Verbreden/OV++++' en 'alternatief Kracht van Utrecht' de kosten van goede OV-voorzieningen werden meegerekend, terwijl deze voor de asfalteringsopties niet zijn meegerekend. Dit suggereert dat het ministerie (dat toch niet alleen het Ministerie van Autoverkeer heet te zijn) bij deze alternatieven de OV-reiziger in de kou laat staan, wat gezien de vele klachten van OV-gebruikers over vertragingen en volle treinen een verkeerde, maatschappelijk onverantwoorde keus is. Als het ministerie (los van welke plannen het ook los laat op de A27 en andere autowegen) fatsoenlijk verkeer- en vervoersbeleid zou voeren, zou het tóch een tramnetwerk en een spoorlijn naar Breda aanleggen, om maar een voorbeeld te noemen. Het is belachelijk om de kosten zo scheef te vergelijken.</p> <p>De kern van mijn zienswijze is dan ook dat u terug naar af moet. Schop de autofreaks op</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>In het MER Eerste Fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>De uitgangspunten van de studie zijn vastgesteld in de startnotitiefase in overleg met de betrokken overheden. De optie "laat de automobilist in zijn sop gaarkoken" is daarbij niet opgenomen als te onderzoeken alternatief in de milieu-effectrapportage. Van de alternatieven die onderzocht zijn, is gekeken naar de kosten van dit alternatief in relatie tot het beschikbare budget. Van de alternatieven NietVerbreden/OV++++, Kracht van Utrecht is derhalve gekeken naar de kosten van de in de alternatieven genoemde extra</p>	Ja

	<p>het ministerie eruit (inclusief uzelf) en kijk opnieuw (te beginnen met een nieuwe Startnotitie), maar nu met een open blik, naar de manieren waarop de behoeften en mogelijkheden in de regio Utrecht op elkaar af te stemmen zijn.</p>	<p>tram en spoorlijnen. Voor de alternatieven West en Oost, die in dezelfde fase afgewogen zijn, zijn kosten voor de aanleg van deze oplossingen opgenomen.</p> <p>Het Centraal Planbureau heeft het maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) voorzien van een second opinion en geconcludeerd dat de kwaliteit van de MKBA goed is. Het Centraal Planbureau heeft ook een aantal beleidsmatige aanbevelingen gemaakt, in de brief aan de kamer op 13 juni 2014 heeft de minister beschreven hoe zij met deze aanbevelingen omgaat. In het debat van het AO-MIRT (Algemeen Overleg-Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) van juni is deze brief besproken en heeft niet geleid tot beleidsveranderingen. Daarmee is de voorkeursvariant vastgesteld.</p>	
4	<p>3. Belangenafweging</p> <p>In dit verband wil ik ook wijzen op het bekende adagium dat de vrijheid van de een ophoudt waar deze de vrijheid van anderen aantast. Ik heb begrepen dat veel liberalen dit als een belangrijk element van hun ideologie zien. Gezien de welbekende nadelen van het autoverkeer (ik neem aan dat zelfs u die ergens in uw achterhoofd wel kent) is het duidelijk dat de vrijheid van mensen om voor de auto te kiezen en daarmee op een bepaalde plek een bepaalde snelheid te rijden, niet onverkort mag worden aangenomen. Niet alleen ontnemen auto's mensen hun vrijheid om te slapen zonder herrie of om gezond oud te worden zonder al te veel roet, om nog maar niet te spreken van de vrijheid die slachtoffers van verkeersongelukken nog hebben, evenals de vrijheid van slachtoffers van klimaatverandering, óók ontnemt u door uw schandalige financiële keuzen mensen de vrijheid om voor andere vervoerswijzen dan de auto te kiezen, althans u bestraft deze keuze door deze minder aantrekkelijk te maken.</p> <p>Ook uitgaande van de in het voorproces geformuleerde dubieuze doelstellingen, is het besluit tot meer asfalt dubieus. Het is immers bekend dat files aanzienlijk verminderen als maar een klein deel van de automobilisten een alternatief zou kiezen, zoals een ander tijdstip of een andere vervoerswijze. Ongetwijfeld is er ook een deel van de automobilisten tot deze keuze in staat, of zouden ze dat zijn als u die alternatieven zou bevorderen en aantrekkelijker zou maken. Het komt er nu op neer dat de automobilisten die weinig alternatieven hebben en in de file terecht komen, het slachtoffer zijn van door beleidsmakers én andere automobilisten gemaakte keuzes.</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.</p>	Nee
5	<p>4. Maximumsnelheid en het aantal rijstroken</p> <p>Na verloop van tijd ging de discussie wat betreft de A27 vooral nog over de vraag of deze zes dan wel zeven rijstroken zou moeten gaan tellen (2 x 6 of 2 x 7 zelfs, een moeilijk voorstelbare zee van asfalt). Veel automobilisten zullen de weg met een groter aantal rijstroken minder overzichtelijk vinden. Houd u daar wel rekening mee?</p> <p>Bij het vergelijken van de twee varianten was minstens één uitgangspunt onjuist: er werd bij voorbaat uitgegaan van een maximumsnelheid van 120 km/u, in plaats van de beide opties bij verschillende maximumsnelheden te vergelijken.</p> <p>Nu is er het afgelopen decennium herhaaldelijk door de grote steden gevraagd om een verlaging van de maximumsnelheid op naburige wegen tot 80 km/u, vanwege de schade die hogere snelheden aanricht aan de gezondheid van veel omwonenden. Wat ligt er dan meer voor de hand om beide argumenten te combineren en (als u dan zo nodig de wegen wil verbreden) te kiezen voor dat alternatief van 80 km/u?</p> <p>U hebt natuurlijk het recht om slecht beleid te voeren, maar u moet er ook rekening mee houden dat uw opvolgers er anders over denken en 80 km/u wél een passende snelheid vinden voor mensen die zo nodig met een auto door stedelijk gebied willen sjezen. In dat geval zou die verbreding tot 2 x 7 rijstroken dus zelfs puur technisch niet nodig zijn!</p> <p>Wat voor fetisjisme zit er achter uw snelheidsis? Het snelheidsverschil levert immers over een afstand van enkele kilometers maar een tijdsverschil op van 1 of 2 minuten. Dat maakt op een tocht maakt van een half uur of meer toch bijna niets uit? En autosnelwegen zijn toch juist bedoeld voor zulke langeafstandsritten? Of moet de snelheid zo hoog zijn om de weg een geloofwaardige optie te maken in het lokale</p>	<p>Het toekomstige systeem van de Ring Utrecht is gebaseerd op het principe van ontweven van bestemmingen en daarmee samenhangende rijroutes van het verkeer. Bestemmingen en daarmee rijroutes worden zoveel mogelijk vóór de grote verkeersknooppunten fysiek gescheiden door middel van geleiderail(s), bermen en fly-overs. Zo is bijvoorbeeld de route vanuit de richting Gouda (A12) naar Amersfoort (A28) al vóór knooppunt Lunetten fysiek gescheiden van de route vanuit Arnhem (A12) naar Almere (A27). Deze rijroutes komen elkaar dus niet meer tegen op de A27 ter hoogte van de bak Amelisweerd. Kruisende weefbewegingen behoren dan tot het verleden. De fysieke scheiding van bestemmingen en bijbehorende rijroutes kost weliswaar meer ruimte, maar levert een belangrijke verbetering van de verkeersveiligheid (minder kans op flankongevallen) en een robuuster wegennetwerk op locaties waar veel wevend verkeer voorkomt zoals op de A27 tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, oftewel ter hoogte van de bak Amelisweerd.</p> <p>In de huidige situatie is er ter hoogte van de bak Amelisweerd in noordelijke richting slechts <i>één rijbaan</i> met zes rijstroken zonder fysieke scheiding tussen de rijstroken aanwezig. Ook in zuidelijke richting is er <i>één rijbaan</i> aanwezig, maar dan met vier rijstroken. Er rijdt dagelijks veel verkeer over de A27 waarvan ook een aanzienlijk deel kruisende weefbewegingen moet maken; zowel in noordelijke richting als in zuidelijke richting.</p> <p>Na realisatie van het project Ring Utrecht zijn in noordelijke richting ter hoogte van de</p>	Ja

	<p>verkeer? Men wil immers dat auto's om de stad heen rijden om de lokale wegen te ontlasten. Maar voor lokaal verkeer kunnen de meeste mensen ook gewoon de fiets pakken!</p>	<p>bak Amelisweerd <i>twéé - fysiek gescheiden - rijbanen</i> aanwezig. Eén met vijf rijstroken en één met twee rijstroken. Omdat de bestemmingen en bijbehorende rijroutes al vóór knooppunt Lunetten fysiek zijn gescheiden, is het niet meer nodig - en ook niet meer mogelijk - om te weven ter hoogte van de bak. In zuidelijke richting zijn ter hoogte van de bak Amelisweerd eveneens <i>twéé - fysiek gescheiden - rijbanen</i> aanwezig. Eén met drie rijstroken en één met vier rijstroken. Omdat ook deze richting de bestemmingen en bijbehorende rijroutes al vóór knooppunt Rijsweerd fysiek zijn gescheiden is het niet meer nodig - en ook niet meer mogelijk - om te weven ter hoogte van de bak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>Met de overzichtelijkheid van de weg en de zwaarte van de rijtaak van de automobilist wordt bij het ontwerpen van de weg rekening gehouden. Voor de duidelijkheid: het ontwerp van de A27 tussen de knooppunten Rijsweerd en Lunetten betreft twee fysiek gescheiden rijbanen van noord naar zuid en twee fysiek gescheiden rijbanen van zuid naar noord. Van noord naar zuid heeft één rijbaan 3 rijstroken en de andere rijbaan 4 rijstroken. Van zuid naar noord heeft één rijbaan 5 rijstroken en de andere rijbaan 2 rijstroken. Weefbewegingen - die de kans op flankongevallen met zich meebrengen - worden hierdoor geëlimineerd.</p> <p>Het betreft dus geen 'zee van asfalt' van 7 rijstroken op één rijbaan; noch van noord naar zuid, noch van zuid naar noord.</p>	
7	<p>5. Concrete nadelen</p> <p>Tot nu toe heb ik vooral algemeenheden gebezigd, omdat het proces zoals gezegd al mis ging bij het algemeenste punt, het doel van het project. Naast principiële bezwaren en de aan het eind van §1 genoemde zorgen over de verre toekomst, zijn echter ook de directe nadelen van uw plannen van belang, zoals: het verslechteren van de luchtkwaliteit, die nu al op het randje is; dit valt niet te rechtvaardigen met verwijzingen naar het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, aangezien dit programma tot doel had om de luchtkwaliteit in 2015 aan de EU-normen te laten voldoen (normen die zoals bekend slapper zijn dan die van de Wereldgezondheidsorganisatie), terwijl de plannen voor de Ring Utrecht betrekking hebben op de toekomst;</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Ja
8	<p>geluidhinder: de verzamelde auto's veroorzaken nu al een continue dreun, zowel in de slaapkamer als wanneer men van de natuur probeert te genieten; in feite is er in de omgeving van Utrecht nu geen goed toevluchtsoord meer voor mensen die even willen bijkomen van de stedelijke drukte, en dat was er tot 1987 (opening van de huidige achtbaans A27) wel;</p>	<p>Het project Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing, behoud van natuur en het minimaliseren van milieuoverlast. Voor wat betreft geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren. Dit komt door de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé.</p>	Nee
9	<p>de gevolgen voor het versterkte broeikaseffect (klimaatverandering): de regering heeft in Parijs beloofd om hier wat aan te doen, maar focust nu op energiebesparing; om echt wat te bereiken zult u echter ook auto- en vliegverkeer moeten aanpakken; het is moeilijk in te zien hoe het ontwerp-tracébesluit hieraan bijdraagt, het lijkt erop dat dit aspect geheel genegeerd is;</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid</p>	Nee
10	<p>de gevolgen en risico's van de aanleg voor het grondwater, zowel voor huizen en andere bouwwerken als voor landbouw, planten en dieren;</p>	<p>Uit het hydrologisch onderzoek volgt dat de effecten op het grondwater beperkt zijn en daarmee ook de effecten op huizen, landbouw, planten en dieren. Dit is in het kader van de MER Actualisatie 2020 uitvoerig onderzocht. De schermwand is een effectieve maatregel om ongewenste effecten op het grondwater te voorkomen.</p>	Ja
11	<p>het kappen van bomen: het planten van nieuwe bomen is slechts magere compensatie als er zoveel oude, eerbiedwaardige bomen omgaan; dat heeft niets met verantwoord bosbeheer te maken; - het idee dat je het kapotmaken van een landschap zoals zich dit in eeuwen tijd heeft</p>	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een</p>	Ja

	<p>ontwikkeld, zomaar kunt goedmaken door ergens anders 'natuur' te maken; er is al te weinig groen overgebleven en het gaat niet alleen om een boom hier of daar, maar om het ecosysteem als geheel, evenals de cultuurhistorische waarde van de landgoederen! bovendien is het de vraag op welke plaatsen serieuze compensatie mogelijk is in de omgeving: veel gebieden zijn volgebouwd zodat compenserende maatregelen daar nooit dezelfde waarde zullen krijgen als wat er verloren gaat, andere gebieden zijn nu al ecologisch en landschappelijk waardevol, zodat de compensatie een sigaar uit eigen doos is.</p> <p>– de gevolgen voor beschermde of waardevolle planten en dieren, zoals kevers, vlinders en andere insecten, vleermuizen, (weide)vogels, paddestoelen en mossen; het gaat daarbij niet alleen om directe schade als gevolg van het verdwijnen van hun leefgebied op de plek van het tracé, maar ook om de milieuschade in de wijde omgeving als gevolg van zowel de bouw van de weg als het toenemende verkeer erop.</p>	<p>mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstrend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisseweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermde) soorten).</p>	
12	de dreun die de plannen voor de Utrechtse en Bunnikers na het begin jaren tachtig moeizaam bevochten compromis van de huidige achtbaans A27 (dat velen al te ver ging en waarvan de uitvoering startte terwijl een rechtzaak nog liep, een zwarte bladzijde voor onze rechtstaat);	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisseweerd).	Nee
13	de schade voor het reeds schaarse groen aan de westzijde van het tracé;	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee
14	de gevolgen voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie, kandidaat-werelderfgoed;	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
15	de werkzaamheden om het tracébesluit uit te voeren, zullen ook voor de mensen grote nadelige gevolgen hebben, zowel in de vorm van extra milieuschade als door grote verkeershinder. Het komt erop neer dat het plan voor fictieve opbrengsten in de (verre) toekomst, de mensen acht jaar lang in de ellende stort: direct omwonenden, mensen elders in de stad, én reizigers op doorreis. Waarschijnlijk heeft ook dit op grotere afstand gevolgen dan waar u rekening mee houdt.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Op allerlei manieren (onder meer internet, radio, krant, bebording, via serviceproviders, etc.) zullen ook weggebruikers op grotere afstand van de Ring Utrecht geattendeerd worden op mogelijke omrijroutes en vertragingen als gevolg van de werkzaamheden aan de Ring Utrecht, zodat de verkeershinder gedurende de realisatie geminimaliseerd wordt.</p>	Nee
16	Sommige anderen hebben de gevolgen en risico's van het ontwerp-tracébesluit beter onderzocht dan uw eigen mensen. Het lijkt me niet nodig als ik alle door hen aangedragen argumenten herhaal, ik volsta ermee te zeggen dat ik hun zorgen deel en mijn eigen zorgen bevestigd zie in wat de anderen geschreven hebben. Met name wijs ik hier op de zienswijze die het bureau MOBilisation for the Environment	U heeft aangegeven de zienswijze van Mobilisation for the environment (MOB), mede ingediend namens de kerngroep Ring Utrecht, volledig te ondersteunen. Voor de beantwoording daarvan wordt doorverwezen naar de beantwoording van de MOB reactie in het specifiek deel van de Nota van Antwoord. U vindt deze onder nummer ZWE - 00560.	Nee

	heeft ingediend namens diverse belangengroepen en particulieren. Ik heb deze zienswijze vandaag gelezen en ik verzoek u mij als mede-ondertekenaar ervan te beschouwen, dit in verband met mogelijk in de toekomst te voeren procedures.		
17	Als inwoner van het oostelijke deel van Overvecht (de buurt Overkapel) wil ik bovendien wijzen op een ander punt, waarmee naar ik meen nog onvoldoende rekening is gehouden. Ik woon dichtbij de A27 maar nog dicht bij enkele andere wegen: de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en de Kardinaal de Jongweg. Aangezien vergroting van de capaciteit van de A27 tot meer autoverkeer zal leiden, zal dit ook gelden voor het gebruik van deze wegen: meer mensen zullen ervoor kiezen om vanuit dit deel van Utrecht of vanuit Maarssen de auto te pakken of met de auto naar deze gebieden toe te rijden. Dit maakt de barrièrewerking van deze wegen erger, evenals de op deze wegen geproduceerde de luchtvervuiling en lawaai. Ik verzoek u om hier nader onderzoek naar te doen.	Bij het voor de Ring uitgevoerde onderzoek naar de toekomstige situatie is al rekening gehouden met het verbreden van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Deze toekomstige situatie is basis voor het berekenen van de geluid en luchteffecten in de milieu-effectrapportage Ring Utrecht A27/A12. Voor het in beeld brengen van de effecten op het onderliggend wegennet is een ondergrens aangehouden van 20% toe of afname van verkeersintensiteiten als gevolg van het project. De Kardinaal de Jongweg zit onder deze ondergrens. Daarmee zijn de verwachte effecten op deze weg gering. Deze methode is standaard voor planstudies. De verbreding van de NRU zelf is een project van de gemeente Utrecht, zij doen in het kader van dat project onderzoek naar de effecten van die verbreding.	Nee
18	Daarnaast verzoek ik u dringend om, mocht u graag geld besteden aan autoverbindingen, de geplande aanpassing van de NRU prioriteit te geven. Het geldt dat u in de tussentijd niet aan de A27 besteedt, kunt u mooi gebruiken om deze aanpassing ook te doen zoals het hoort, dus goede verbindingen tussen Overvecht en het Noorder Park aan gene zijde op meer plaatsen dan in de huidige NRU-plannen en een verdiepte/overdekte inpassing van deze weg.	De aanpassingen van de Noordelijke Ring Utrecht worden beschouwd in het project Noordelijke Ring Utrecht (NRU). De volgorde van projecten in de tijd staat weergegeven in het MIRT projectenboek waarin het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat alle projecten weergeeft op het gebied van Infrastructuur, Ruimte en Transport. Binnen het project Ring Utrecht wordt geen besluit genomen over de fasering van het project NRU. Het tijdstip van uitvoeren van het project NRU is meerdere malen besproken in de Tweede Kamer bij de MIRT behandeling, maar moties om dit project naar voren te halen zijn hier niet aangenomen.	Ja
19	In tegenstelling tot sommige anderen die een zienswijze indienden, sluit ik niet af met de wens dat u het ontwerp-tracébesluit verbetert. Ik wil immers graag dat u geheel afziet van dit tracébesluit. Mocht u of uw opvolger uiteindelijk toch een tracébesluit willen nemen, dan lijkt het me vanzelfsprekend dat u rekening houdt met de genoemde klachten en ook het vele nadere onderzoek doet dat aanbevolen wordt. Ik verzoek u om mij te laten weten hoe u de zaken die ik genoemd heb, verwerkt. Deze brief stuur ik mede namens enkele stadsgenoten. De formulering komt echter voor mijn rekening.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee
20	Onjuistheden: Verkeerde uitgangspunten (in de vorm van een verkeerde, eenzijdig op de auto gerichte definitie van bereikbaarheid). Dat kan alleen verbeterd worden door opnieuw te beginnen; zie verder hierboven.	In een zorgvuldig proces zijn - in nauw overleg met de regio - de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het bevoegd gezag. In de startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichting heeft de minister een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de voorkeursvariant (VKV) en later in het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage zoals nu voorligt. Er is geen reden om opnieuw te beginnen.	Nee
21	Over het hoofd gezien belang: * klimaatverandering * omwonenden van de Noordelijke Randweg en de Kardinaal de Jongweg en andere aan/afvoerwegen van de A27/A12, die de gevolgen voor zullen ondervinden van meer verkeer op deze wegen, zowel in de bouwfase als later: meer asfalt leidt immers vaak tot meer autoverkeer en die ritten spelen zich niet alleen op de snelweg af * alle punten die reeds in andere zienswijzen zijn genoemd, m.n. in die van het bureau MOBilisation for the Environment namens de Kerngroep Ring Utrecht en anderen Geraakt in belang: - als omwonende van zowel de A27 als van de genoemde aan- en afvoerwegen - als gebruiker van het groen in de omgeving van de stad Utrecht - als gebruiker van openbaar vervoer en fiets, die lijdzaam moet toezien dat de minister liever geld besteedt aan asfalt dan aan verbetering van het spoor enz. - als wereldburger die met lede ogen de schade aan natuur en milieu beziet	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder). Met betrekking tot klimaatverandering: In beide fasen van de milieu-effectrapportage is aandacht besteedt aan klimaatverandering: in de milieu-effectrapportage eerste fase is ingegaan op de toename van CO2-emissies in de onderzochte alternatieven. De toename is ten opzichte van de emissies in de referentiesituatie zeer beperkt. Dit belang is betrokken bij de besluitvorming. In de milieu-effectrapportage tweede fase en het ontwerp-tracébesluit is rekening gehouden met klimaatverandering bij de berekening van de benodigde watercompensatie. Daarbij is naast het standaardscenario gerekend met een extremer klimaatscenario, de benodigde watercompensatie is op dat extremere klimaatscenario afgestemd. Met betrekking tot het belang van omwonenden van de Noordelijke Randweg en Kardinaal de Jongweg: een groot deel van dit gebied is niet meegenomen in het	Nee

			studiegebied voor het milieuonderzoek omdat uit het verkeersonderzoek is gebleken dat de toe- of afname in het verkeer vanwege het project minder dan 20% is. Dat komt overeen met een verschil in geluidbelasting van minder dan 1 dB, wat een niet hoorbaar verschil is. Er zijn derhalve geen relevante effecten voor de bewoners van dit deel van Utrecht. Zie ook het gestelde over bouwhinder hieronder.	
ZWE-00004	1	Onderwerp: De uitbreiding vind ik slecht een onnodig, gezien het feit dat flexibele werktijden en thuiswerken in toenemende mate mogelijkheid bied de spits tijden te vermijden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	Nee
	2	Wij wonen slecht een paar honderd meter van de A27 vandaan en toch heel groen, het is een natuur paradijsje waar onze kinderen in opgroeien. Ik zou het vreselijk vinden als hun kinder haren verpest gaan worden door een lange bouw periode die tot overlast in lawaai en ongezonde stof leid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). In de milieu-effectrapportage is berekend en aangetoond dat de luchtkwaliteit bij de woning van indiener door het project niet wezenlijk veranderd. In de bouwperiode kan sprake zijn van een periode van geluidhinder vanwege de verbreding van de weg en het bouwen van het geluidscherm. Specifiek voor de voorkeursbouwmethode met bemaling waarbij een schermwand wordt toegepast als beheersmaatregel, is aangetoond dat het geluid ten gevolg van de aanleg van de schermwand binnen de wettelijke kaders blijft. Stofhinder wordt op de aangegeven afstand van een paar honderd meter niet verwacht. In het realisatiecontract worden hiertoe voorzorgsmaatregelen opgenomen.	Ja
ZWE-00005	1	Er is onvoldoende rekening gehouden met de gebruikers van de fietsoversteek over het Merwedekanaal langs de A12. Er wordt tevens geen aandacht geschonken aan het beperken van de hinder voor de roeiverenigingen tijdens de bouw. Onze locatie, pal naast de A12, en onze activiteiten die zich uitsluitend afspelen op het Merwedekanaal en op onze accommodatie aan de Verlengde Hooggravenseweg 13, geven hier wel alle aanleiding toe. Over het hoofd gezien belang: De belangen van de roeiverenigingen zijn niet meegenomen.	In het ontwerp van de nieuwe fietsbrug over het Merwedekanaal zijn hellingbanen opgenomen. Hiermee is de brug voldoende toegankelijk voor alle gebruikers.	Ja
	2	De roeiverenigingen Orca, Triton en Viking hebben kennisgenomen van het Ontwerptracébesluit Ring Utrecht zoals bekend gemaakt op 10 mei 2016. De roeiverenigingen zijn gevestigd aan de Verlengde Hooggravenseweg 13 te Utrecht en constateren dat de verbreding van de nabijgelegen A12 hun belangen raakt op twee punten. Ten eerste zal de wegverbreding leiden tot een gewijzigde bereikbaarheid van de verenigingen en ten tweede zullen de met de wegverbreding gepaard gaande werkzaamheden het roeiverkeer op het Merwedekanaal hinderen. Op beide punten wordt in deze zienswijze ingegaan. Bereikbaarheid Orca, Triton en Viking De roeiverenigingen zijn bereikbaar vanuit de stad Utrecht via de Verlengde Hooggravenseweg, de Zeehaenkade en het Lieschboschpad. Met name de laatste twee zijn van groot belang omdat deze toegang geven tot het fietspad langs het Merwedekanaal. Deze toegang is voor het roeien belangrijk omdat de meeste boten gecoacht worden door een coach die meefietst. Dit is belangrijk vanuit sportief oogpunt, maar ook voor de veiligheid van de roeier en overige gebruikers van het Merwedekanaal. Verlengde Hooggravenseweg De roeiverenigingen zijn per auto alleen bereikbaar via de Verlengde Hooggravenseweg. Wekelijks worden onze boten van en naar roeiwedstrijden getransporteerd per vrachtwagen met aanhanger. Bereikbaarheid per auto van onze verenigingen is daarom cruciaal voor de beoefening van onze sport. Wij verzoeken Rijkswaterstaat om bij de uitvoering van de wegverbreding en daarmee gepaard gaande tijdelijke of permanente wijzigingen aan de Verlengde Hooggravenseweg rekening te houden met onze bereikbaarheid per vrachtwagen met aanhanger.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee

3	<p>Onderdoorgang A12 langs Merwedekanaal</p> <p>Wij constateren met instemming dat de onderdoorgang onder de A12, langs het Merwedekanaal, behouden blijft. De onderdoorgang is voor onze leden de meest directe toegang tot het Merwedekanaal en sluit aan op het fietspad parallel aan het Merwedekanaal richting de Liesboschbrug, dat privaat terrein is en waarop recht van overpad rust.</p> <p>De vormgeving van deze onderdoorgang zien wij graag nader uitgewerkt in het Tracébesluit. Met name de kade aan de noordkant van het viaduct vraagt om verdere uitwerking: komt hier, net als in de huidige situatie, een steile kade met een hekwerk tussen weg en kanaal, of wordt het kanaal vanaf de weg toegankelijk? Zwemmen in het Merwedekanaal is niet toegestaan. Desondanks komt het veel voor, met name rond de Muntbrug. Dit levert gevaarlijke situaties op voor roeiers en zwemmers. Wij pleiten er daarom voor om de huidige afscheiding middels een hekwerk in het Tracébesluit op te nemen. In dit ontwerp zou ook duidelijk kunnen worden gemaakt of de woonboot naast het viaduct kan blijven liggen en of de groenstructuur rond het gemaal behouden blijft.</p>	<p>Het tracébesluit is niet het geëigende instrument om het zwemmen in het Merwedekanaal te reguleren. Afschermdende voorzieningen langs gemeentelijke wegen dienen door de gemeente te worden aangebracht. In het tracébesluit zijn geen maatregelen voorzien aan bedoelde kade, anders dan wat nog nader wordt uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen voor deze onderdoorgang.</p> <p>De woonboot kan op de huidige locatie blijven liggen. De groenstructuur rondom het gemaal blijft behouden.</p>	Nee
4	<p>Oversteek Merwedekanaal langs A12</p> <p>De verbinding tussen de roeiverenigingen en de westzijde van het Merwedekanaal (Zeehaenkade) loopt over een pad naast de A12. Dit pad wordt dagelijks gebruikt door onze leden. De hellingbanen die toegang geven tot het pad over het viaduct zijn van bijzonder belang omdat onze coaches met de fiets coachen. Wij stellen dan ook voor om van het pad over het viaduct een volwaardig fietspad te maken, inclusief hellingbanen. Deze aanpassing in het ontwerp past ook bij de ambities van de gemeente Utrecht zoals genoemd in onder andere het Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal.</p> <p>Naast deze functionele wens willen wij tevens benadrukken dat het pad langs de A12 de enige directe openbare verbinding is tussen onze accommodatie aan de Verlengde Hooggravenseweg en ons roeiwater. De andere directe verbinding, via de onderdoorgang naar het fietspad parallel aan het Merwedekanaal, is immers privaat terrein.</p> <p>De in het OTB opgenomen ontwerpspecificaties (een oversteek voorzien van trappen met fietsgoten) leiden er toe dat deze oversteek niet meer per fiets kan worden overstoken. De fiets aan de hand meenemen is niet altijd en voor iedereen een optie. De oversteek wordt niet alleen gebruikt door onze leden, maar ook door bewoners van de wijk Hoograven, dikwijls per fiets, brommer of met een kindwagen. Het verdwijnen van de hellingbanen leidt tot een verlegging van een deel van de verkeersstroom (met name brommers en elektrische fietsen en kinderen en ouderen die hun fiets niet door een fietsgoot omhoog kunnen rijden) naar de Liesboschbrug (Nieuwegein). Deze oversteek is onoverzichtelijk, dus gevaarlijk, doordat de helling van het brugdek het uitzicht op de weg (De Liesbosch) beneemt. Dit argument betreft zowel onze leden als andere gebruikers van de oversteek.</p> <p>Wij vragen Rijkswaterstaat om de huidige uitvoering van de oversteek mét hellingbanen te handhaven. Ook vragen wij om te onderzoeken of de oversteek als volwaardig fiets/voetpad kan worden uitgevoerd. Wij wijzen erop dat het verdwijnen de oversteek in de huidige vorm leidt tot verkeersonveiligheid voor de gebruikers in het algemeen en voor onze leden in het bijzonder. Daarnaast verzoeken wij Rijkswaterstaat om tijdens de werkzaamheden aan de A12 altijd één toegang tot het Merwedekanaal vrij te houden: de onderdoorgang richting Liesboschpad of de oversteek over het Merwedekanaal richting de Zeehaenkade. Worden beide toegangen afgesloten dan kunnen onze roeiers niet worden gecoacht. Dit leidt tot onveilige situaties voor roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.</p>	<p>In het ontwerp van de nieuwe fietsbrug over het Merwedekanaal zijn hellingbanen opgenomen. In de beschrijving van de verbinding in hoofdstuk 8 van het Landschapsplan is per abuis een trap beschreven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit aangepast. Deze verbinding is als een volwaardig fietspad vormgegeven.</p> <p>Het verzoek om minimaal een toegang tot het Merwedekanaal open te houden tijdens de werkzaamheden is een begrijpelijke. Dit punt zal als aandachtspunt meegenomen worden bij het opstellen van de MinderHinder-aanpak tijdens de uitvoering.</p>	Ja
5	<p>Hinder roeiverkeer tijdens uitvoering werkzaamheden</p> <p>Het afsluiten of versmallen van het Merwedekanaal ter hoogte van de A12 leidt tot hinder voor het roeiverkeer. Wij verzoeken Rijkswaterstaat daarom om het Merwedekanaal niet te gebruiken bij de werkzaamheden aan de A12. Mocht het gebruik van het</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zorgen over de hinder die ontstaat als gevolg van de wegverbreding zijn begrijpelijk. Op de wijze waarop het zoveel mogelijk voorkomen van hinder voor de roeiers wordt</p>	Ja

		<p>Merwedekanaal wel noodzakelijk zijn, dan verzoeken wij om tijdig ingelicht te worden over de momenten waarop het kanaal geheel of gedeeltelijk wordt afgesloten. Wij kunnen dan onze leden informeren.</p> <p>Mocht het Merwedekanaal worden gebruikt door pontons en dergelijke, dan verzoeken wij Rijkswaterstaat om het vlot voor onze gebouwen bereikbaar te houden en tevens een brede doorgang richting Utrecht vrij te houden voor de roeiers. Voor het drukke tweerichtingsverkeer bij ons roeivlot, en het kunnen keren van roeiboten, is een minimale vaarbreedte van 20 meter noodzakelijk.</p>	<p>meegenomen in het contract en de gunningscriteria wordt verwezen naar de algemene passages over bouw hinder.</p> <p>Vanwege uw specifieke situatie zal Rijkswaterstaat met u in gesprek gaan om uw wensen en verzoeken zo scherp mogelijk in beeld te krijgen.</p>	
	6	<p>Wensen van de roeiverenigingen</p> <p>De roeiverenigingen hebben een zeer specifieke relatie met het Merwedekanaal en aanpalende fietspaden. Wij vragen Rijkswaterstaat om deze relatie te erkennen door in het Tracébesluit op te nemen dat:</p> <p>Bereikbaarheid van de roeiverenigingen per fiets en (vracht)auto via de Verlengde Hooggravenseweg gedurende de uitvoering wordt gegarandeerd.</p> <p>Leden van de roeiverenigingen te allen tijde het Merwedekanaal kunnen bereiken via de onderdoorgang, oversteek of beide.</p> <p>De oversteek langs de A12 over het Merwedekanaal wordt uitgevoerd als fietspad met hellingbanen.</p> <p>De roeiverenigingen via het Merwedekanaal bereikbaar blijven en ons vlot volledig bereikbaar wordt gehouden.</p> <p>De roeiverenigingen tijdig worden geïnformeerd over werkzaamheden die de bereikbaarheid van de roeiverenigingen beperken en hinder voor het roeiverkeer veroorzaken, en dat de roeiverenigingen tevens betrokken worden bij het plannen van de werkzaamheden. Te denken valt hierbij aan tijdsplanning, positie van werkschepen en dergelijke en het uitwisselen van contactgegevens van de roeiverenigingen en de (onder)aanneemers.</p>	<p>Bij de beantwoording van de punten 2 tot en met vijf van deze zienswijze is reeds ingegaan op deze punten.</p>	Nee
ZWE-00006	1	<p>Het verkeer van de A28 naar de A27 richtinh Hilversum moet voortaan via de parallelbaan. Dit is over langere afstand 1 strook en het verkeer moet bovendien invoegen in het drukke verkeer van oprit de Uithof wat golfsgewijs na groen licht de hele strook gevuld houdt.</p> <p>Als je achter een vrachtwagen zit die bovendien stil valt bij invoegen kan je veel vertraging oplopen. Waarom is er niet een gedeelte met inhaalmogelijkheid voorzien? Her en der is er ruimte voor. Het is bovendien denkbaar dat na de upgrade van Ring Noord er meer verkeer over komt. Ook kan dowgraden van wegen in Utrecht stromen verleggen.</p>	<p>Het is zo dat de betreffende parallelrijbaan in het ontwerp deels enkelstrooks is tot de toerit De Uithof. Vanuit verkeerskundig oogpunt is er geen noodzaak gebleken om dit deel van de parallelrijbaan dubbelstrooks uit te voeren. Het risico op filevorming op de parallelrijbaan ter hoogte van de toerit De Uithof is minimaal, omdat het verkeer vanuit De Uithof en De Bilt richting Breda en Arnhem immers van de andere toerit gebruik moet maken. Dit verkeer maakt dus geen gebruik meer van de parallelrijbaan.</p>	Nee
	2	<p>de stad Utrecht is voornemens autoverkeer op haar wegen te bemoeilijken met het downgraden van 2 keer 2 wegen en omvangrijke 30 zones. Te vrezen is dat dit tot omwegen leidt over de rijksringweg. Het is aan te bevelen afslagen en uitvoegstroken naar gemeentelijke wegen zo aan te leggen dat er minder snel terugslag op de rijkswegen plaats vind. Dit door verlengingen en buffercapaciteit door opstelstroken.</p>	<p>In artikel 2 van het tracébesluit is aangegeven welke aanvullende (infrastructurele) maatregelen op toe- en afritten genomen zijn om terugslag van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet te voorkomen. Deze ontwerp aanpassingen zijn doorgevoerd op basis van gezamenlijk onderzoek met onder andere de gemeente Utrecht.</p>	Nee
	3	<p>De oprit Uithof richting oost aan zuidzijde heeft een slecht zicht bij invoegen. Door de bocht zie je slecht de hoofdrijbaan in de spiegel. U gaat wat verlengen, het is aanbevelenswaardig dit te verbeteren.</p>	<p>De toerit Uithof aan de zuidzijde richting Amersfoort voegt in op de parallelrijbaan en wordt conform richtlijn aangelegd. De weggebruiker heeft op de toerit al zicht op het verkeer rijdend op de parallelrijbaan en ter hoogte van het puntstuk is het verkeer ook zichtbaar in de spiegel. Verder richting Amersfoort is er een flauwe bocht naar links maar deze heeft geen invloed op het zicht tijdens het invoegen.</p>	Nee
ZWE-00007	1	<p>Al jaren hangt als een zwaard van Damocles de verbreding van de A27 c.a. boven het hoofd van mij en mijn buurtgenoten in Rijsweerd in Utrecht. Gevangen in de driehoek A27, A28 en de Waterlinieweg is de overlast van geluid maar met name uitstoot groot. Dit is te merken aan vuile ramen (zwarte pikkels die er niet af gaan) en aan de neerslag</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Ja

	<p>van uitstoot in de tuin. Bij het snoeien van bomen en planten komt zoveel stofachtige massa vrij, dat ik niet zonder enorme hoestbuien en benauwdheid het snoeiwerk kan doen. Ik maak mij daardoor zorgen over de gezondheid van mijn gezin, mijn omgeving (waaronder een basisschool met kinderopvang) en mij. De aanleg van extra rijbanen zijn daardoor voor mij onverteerbaar, reden voor mij om deze zienswijze in te dienen.</p> <p>De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Ook zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch toenemen. Verder is het ook zeer waarschijnlijk dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is verder volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Nu ook andere mogelijkheden ter beschikking staan om het verkeer beter te moduleren, is het onrechtmatig om een middel te kiezen dat de volksgezondheid en de leefbaarheid in gevaar brengt. Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren, samen te werken met 'Beter benutten' en afspraken te maken met de bedrijven in de omgeving. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppen, en het leefklimaat daar verslechteren.</p>	<p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie https://www.luchtmeetnet.nl/</p> <p>Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op https://www.nsl-monitoring.nl.</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuילend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>In uw zienswijze stelt u dat meer inzet op het verbeteren van voorzieningen voor OV en fiets gepleegd moet worden om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. In de eerste fase van het project (milieu-effectrapportage eerste fase) is een 'Niet Verbreden' alternatief onderzocht. Dit alternatief bestaat uit het verbeteren van het openbaar vervoer in de regio Utrecht en een aantal aanvullende maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en fietsen. Dit alternatief is afgefallen omdat het alternatief weinig bijdraagt aan de probleemplossing op het hoofdwegennet en forse knelpunten op het gebied van landschappelijke inpassing en leefbaarheid met zich meebrengt. Ook nadere uitwerkingen van dit Niet Verbreden alternatief ('OV++++' of 'De Kracht van Utrecht') losten de bereikbaarheidsproblemen onvoldoende op. Aan het eind van de milieu-effectrapportage eerste fase is gekozen voor een oplossing die bestaat uit het verbreden van het hoofdwegennet</p> <p>Het project Ring Utrecht zal inderdaad een verkeersaantrekkende werking gaan hebben. Zo zullen automobilisten ervoor kiezen weer in de spits te gaan rijden, en zal verkeer, dat vanwege filevorming op de snelwegen voorheen via het stedelijke wegennet reed, weer via de snelweg gaan rijden. Dat laatste effect wordt nog eens extra versterkt door het verkeersbeleid van de gemeente Utrecht, waarbij de capaciteit van enkele stedelijke hoofdwegen wordt verlaagd.</p>	
2	<p>In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere</p>	<p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuילende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg</p>	Ja

	<p>stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.</p>	<p>beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Het ruimtelijk en infrastructureel beleid is thans vastgelegd in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). In de NOVI worden diverse nationale belangen benoemd, waaronder het waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem, het instandhouden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit en het realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit. Het project Ring Utrecht levert met de projectdoelstellingen een bijdrage aan deze nationale belangen. Een doelstelling van 100 km/u kent de NOVI niet (en voorgangers SVIR en NOMO evenmin).</p> <p>In het project zijn de reistijdnormen uit de Nota Mobiliteit (NoMo) overgenomen, in dit project vertaald in een gemiddelde reistijd van maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits.</p>	
3	<p>Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.</p>	<p>In het tracébesluit staat opgenomen dat er één verbindingsboog in Rijnsweerd onder het maaiveld wordt aangelegd. Dit is de boog van de A27 vanuit Hilversum naar de A28 richting Amersfoort. Het gehele knooppunt Rijnsweerd ondergronds aanbrengen is niet mogelijk gelet op de regelgeving ten aanzien van tunnelveiligheid.</p>	Ja
4	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p> <p>We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring.!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
5	<p>Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p> <p>U geeft aan dat door het project het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verder wordt verstoord.</p>	Nee
6	<p>Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd. Daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer helemaal niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het OTB. Daarnaast is een feit van algemene bekendheid, dat extra wegen extra verkeer aantrekken. Als in de toekomst groei komt, wordt deze veroorzaakt door de uitbreiding zelf.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Er wordt vanuit gegaan dat met het nieuwe verkeersmodel de nieuwste versie van het NRM (Nederlands Regionaal Model) wordt bedoeld. Bij het opstellen van het OTB is gebruik gemaakt van het NRM 2015. In het NRM 2015 is nog het landelijke WLO-scenario (Welvaart en Leefbaarheid van de Omgeving) GE gebruikt. Sinds 2016 zijn er nieuwe landelijke groeiscenario's beschikbaar, die worden gebruikt voor het opstellen voor de lange termijn verkeersprognoses en zijn verwerkt in de verkeersmodellen van na 2015.</p>	Ja

		<p>Aanvullend op de verkeersmodelberekeningen voor het OTB op basis van het groeiscenario GE, zijn in de oplegnotitie Verkeer 2020 verkeersmodelberekeningen gemaakt op basis van het actuele groeiscenario HOOG. Daaruit blijkt dat de groei van het verkeer op de Ring Utrecht afvlakt, maar groei blijft er. De nieuwe verkeerscijfers leiden niet tot andere conclusies over nut en noodzaak van het project. Zonder project wordt niet voldaan aan de doelstellingen qua bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid, maar mét wel. Het klopt dat de realisatie van het project leidt tot meer verkeer op de Ring Utrecht, door onder andere verschuiving van autoverplaatsingen van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet. Uit oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid is dit een positief effect. De kans op sluipverkeer door bebouwde kommen in verband met files op de Ring Utrecht neemt af door realisatie van het project.</p>	
7	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn mag u niet meer in aanmerking nemen voor compensatie.	<p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (destijds ecologische hoofdstructuur: EHS, nu Natuurnetwerk Nederland: NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van ruimtebeslag op het NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zgn. groene contour plaatsvindt. In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisseweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie. Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald. In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden.</p>	Ja
8	De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick-/wandel-/fiets-/vaargebied verloren mag gaan.	<p>De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.</p>	Nee
9	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw Amelisseweerd leiden mogelijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met fatale gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p>	Nee
10	Vorig jaar heeft de milieuorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van CO ₂ in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar , belangrijker: het heeft óók toegezegd het	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).</p>	Nee

		<p>vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter tot nu toe niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op m" asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2 - uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen ? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.</p>		
ZWE-00008	1	<p>Volgens mij hebben al decennia geleden vele onderzoeken aangetoond, dat wegbreiding altijd tijdelijk helpt tegen files, maar dat er daarna een aanzuigende werking komt met dus een tegenovergesteld effect dan het beoogde. DOM dus, niet doen!! Uiteindelijk ben je met die Ringweg nog verder van huis, letterlijk en figuurlijk.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	2	<p>De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen toenemen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch toenemen. Daarnaast is het ook zeer waarschijnlijk dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	3	<p>De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio in uw opdracht heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de wekzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegeteld, verliest de de economische onderbouwing van het project zijn geldigheid.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	4	<p>Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden.</p>	<p>De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die vanuit de cultuurhistorische context beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden.</p> <p>Het dak zal in constructief opzicht vergelijkbaar zijn met deze op de tunnel Leidsche Rijn. Deze tunnel toont aan dat het mogelijk is een aantrekkelijke groene inrichting te realiseren.</p>	Nee
	5	<p>De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	6	<p>Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.</p>	<p>De ecologische verbinding door de oude fietstunnel onder het spoor is geen formele ecologische verbindingzone volgens het beleid van de provincie Utrecht. In het milieueffectrapport is vooral aandacht voor faunavoorzieningen die de Ring Utrecht kruisen en formele ecologische verbindingen die onderdeel uitmaken van het Natuur Netwerk Nederland (NNN). De oude fietstunnel bij station Lunetten wordt niet geraakt door het project Ring Utrecht. Daarom is deze niet in het deelrapport Natuur opgenomen.</p>	Ja
	7	<p>Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee

	8	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
	9	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
ZWE-00009	1	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	In het tracébesluit staat opgenomen dat er één verbindingsboog in Rijnsweerd onder het maaiveld wordt aangelegd. Dit is de boog van de A27 vanuit Hilversum naar de A28 richting Amersfoort. Het gehele knooppunt Rijnsweerd ondergronds aanbrengen is niet mogelijk gelet op de regelgeving ten aanzien van tunnelveiligheid.	Ja
	2	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee
	3	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	4	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de werkzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegeteld, verliest de economische onderbouwing van het project zijn geldigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). De kosten voor maatregelen ten behoeve van wegwerkzaamheden zijn meegenomen in de kostenraming van het project.	Nee
	5	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee

6	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreep). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
7	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste van stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	Nee
10	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	Ja
11	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja
12	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

ZWE-00010	1	Namens het bestuur van de Stichting Historische Moestuinen Landgoed Amelisweerd wil ik u laten weten dat wij het oneens zijn met de verbreding van de A27 (uitvoer van de OTB Ring Utrecht) en wel om de volgende redenen:	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	1. Er is onvoldoende rekening gehouden met uitslagen van onderzoek m.b.t. toekomstige verkeersontwikkelingen (bijv. toename: thuiswerk, gps gestuurde auto's, fiets en treingebriuk), die een verbreding o.i. onnodig maken. Ook blijkt uit onderzoek dat het fileprobleem te maken heeft met invoegproblemen, waarvan we ons moeten afvragen of dat een uitgave van 1200 miljoen en de bouw van een mega groot verkeersplein met 4 etages bij Rijnsweerd rechtvaardigt. De schijn wordt gewekt dat het een prestigie object is geworden, een rijdende trein (maar dan van auto's) die niet meer te stoppen is. Een prestigie object van u als landelijke overheid, omdat de Provincie en de gemeente Utrecht niet akkoord zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	Nee
			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	
			Een groot en complex project als de Ring Utrecht heeft voor- en tegenstanders. Dit geldt ook voor de politiek.	
	3	2. De A27 grenst aan ons mooie Landgoed Amelisweerd en verbreding van de weg is een klap voor de natuur en de stilte. Landgoed Nieuw Amelisweerd is in het beheerplan van de gemeente Utrecht bestemd als stiltegebied (met inspraak van bewoners en gebruikers). In de plannen voor verbreding zijn echter geen geluidswallen opgenomen langs Nieuw Amelisweerd, omdat dat wettelijk niet nodig is als het geen woongebied betreft. Hoe kan het dat een beheerplan met de keuze voor stiltegebied van de ene overheid doorkruist wordt door de andere overheid die het lawaai gaat laten toenemen en geen geluidswallen plaatst in datzelfde stiltegebied. Ook als er geen verbreding komt zijn wij sowieso voor geluidswering. Een deel van de vrijgemaakte gelden en een deel van de 15 meter ruimte van Rijkswaterstaat aan beide kanten van de weg, die nu gebruikt gaat worden voor de verbreding, kunnen beter bestemd worden voor geluidswering door een over het hele traject geplaatst absorberend scherm, dat langzaam taps toeloopt naar boven met een kleine opening boven de weg en beplant met struiken. Dit alles als een natuurlijke wal tegen geluidsoverlast voor het stiltegebied van Amelisweerd en voor alle omwonende langs de A27.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen.	Ja
4	3. Wij zijn daarom ook tegen het dak op de bak, omdat het voorstel dat daar bomen op kunnen groeien o.i. een doekje voor het bloeden is (voor de bomen die nog gaan sneuvelen), omdat dat praktisch niet kan i.v.m. het diep moeten wortelen van bomen. Bovendien bedreigt dit dak op de bak ook weer het stiltegebied. Het dak zou de verbinding tussen de stad en Landgoed Amelisweerd moeten verbeteren.. Dat betekent in de huidige plannen dat juist brommers en fietsers hierover heen kunnen gaan rijden met als eindpunt de ingang van Landgoed Nieuw Amelisweerd, dat stiltegebied is. Wij denken dat met maar één boswachter voor handhaving niet kan worden voorkomen dat deze fietsers en brommers illegaal het stiltegebied inrijden en het bos als sluiproute gaan gebruiken. Dan is het ook gedaan met de stilte.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die vanuit de cultuurhistorische context beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden.	Ja	
		Er worden nieuwe bomen geplant ter compensatie van de noodzakelijke kap van bomen. In de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit is te zien hoeveel er gekapt wordt en hoeveel er aangeplant wordt. Hier zit een overcompensatie van ca 5 hectare in. De zorgen over brommers zijn doorgegeven aan de gemeente Utrecht zodat zij daar rekening mee kunnen houden bij de inrichting van de groene verbinding.		
5	Geraakt in belang: Stichting Historische Moestuinen Landgoed Amelisweerd pacht de beide cultuurhistorische moestuinen van de landhuizen Oud en Nieuw Amelisweerd t.b.v. biologische stadslandbouw met zorgcliënten. De tuinderij op de moestuin van Nieuw Amelisweerd ligt in het stiltegebied en dichtbij de A27. Als de wind vanachter de A27 komt geeft dat nu al veel verkeerslawaai. Toename van het lawaai door verbreding van de weg en het niet plaatsen van geluidswallen bevordert niet het belang van de zorgcliënten om in alle rust op het land te kunnen werken. Bovendien wordt de cultuur historische waarde van de moestuin door de geluidshinder aangetast, evenals door de te verwachten verstrooiing van licht en horizonvervuiling. Een van de doelstellingen van onze stichting is het in standhouden van het cultuur historische karakter van de moestuinen van Amelisweerd en daarin worden wij door de verbreding van de A27 in onze belangen geschaad.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen.	Ja	
		De afstand van de A27 tot de moestuin bij Nieuw Amelisweerd is circa 400 meter. Op deze afstand is er geen effect van de wegverbreding met 15 meter. De wegverbreding leidt niet tot aanpassingen van de bos- en padenstructuur tussen de weg en de moestuin. Er is derhalve geen effect op het cultuurhistorisch karakter van de moestuinen op het landgoed.		

ZWE-00011	1	<p>Op dit moment is de filedruk op de A27 beperkt; alleen op het hoogtepunt van de spits (tussen 8 en 9 uur 's ochtends en tussen 5 en 6 uur 's avonds) is er een noemenswaardige file. Zelfs dan is de extra reistijd meestal niet meer dan een minuut of 10. Na de aanpassingen zoals omschreven in het ontwerptracébesluit is de verwachte tijdswinst 1 minuut. Er zal dan dus nog steeds file zijn op het hoogtepunt van de spits. Daarnaast is er via A12, A2 en Zuilense Ring voldoende mogelijkheid om om Utrecht heen te komen. Ik forens al een jaar dagelijks tussen Lunetten en Maarssen en heb op de A27 nog nooit meer dan 10 minuten vertraging gehad, tenzij er een ongeluk gebeurd was.</p> <p>Daarnaast is de breedte van de A27 niet het probleem. De A27 loopt vast op het knooppunt naar de A12 en op de afslagen. Tekenend hiervoor is dat zowel in de ochtendspits als in de avondspits de file langs Utrecht met name in zuidelijke richting staat – terwijl dezelfde reizigers toch meestal heen en terug moeten. Als alleen de A27 wordt verbreed, zal de file dus nauwelijks minder worden, maar alleen korter en breder. Dat klinkt goed in de fileberichten, maar levert niet of nauwelijks tijdswinst op. Met bovenstaande heb ik geprobeerd duidelijk te maken dat het fileprobleem rond Utrecht beperkt is en ook niet wordt veroorzaakt door een te smalle A27. Intussen doet u ons wel erg veel overlast aan: jarenlange werkzaamheden met bijkomende toegenomen filedruk en geluidsoverlast, een enorme kostenpost voor het hele land waarbij mogelijke enorme overschrijdingen door beschadiging van de folie onvoldoende zijn meegenomen en aantasting van het natuurgebied dat Utrecht zo'n mooie plaats maakt om te wonen. Mocht het toch van groot belang zijn om die ene minuut tijdswinst voor een paar reizigers te behalen, dan is er voldoende ruimte in de bestaande bak om dat te bereiken; voor aanzienlijk minder geld en met aanzienlijk minder overlast.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>De kosten voor de aanleg van de Ring Utrecht (inclusief aanbrengen omleidingsroutes) zijn opgenomen in de raming voor het project, en maken als zodanig deel uit van de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA).</p>	Ja
ZWE-00012	1	<p>Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidsschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
	2	<p>Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.</p>	<p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerveerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Actie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende MER Tweede Fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p>	Ja

			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	
	3	De EU voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 strenger worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	4	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelissewaard is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
ZWE-00013	1	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die niet een tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
	2	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	3	Zonder een drastische reductie in het gebruik van energie en fossiele grondstoffen komen we er niet. Voor heel veel producten (asfalt!) zijn aardolie en steenkool noodzakelijke grondstoffen. Het is dus niet voldoende het gebruik van energie terug te dringen, ook het gebruik van materialen moet teruggebracht worden waarvoor fossiele grondstof nodig is.	Materiaalgebruik wordt bekeken in de realisatiefase van het project.	Nee
	4	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project. In ieder geval is dit project voor mij onacceptabel als u het gebruikt om de zuidelijke wijken van Utrecht nog langer in de herrie van de A12 te laten zitten.	Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal	Nee

		daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.	
5	Een ring om een stad heen zal deze stad niet bereikbaar maken, lijkt me. De mensen willen de stad IN, en geen rondjes er omheen draaien! Zorg liever voor parkeergarages aan de uitvalswegen, en vooral voor hoogwaardig, betrouwbaar en frequent openbaar vervoer tussen die garages en de binnenstad. Dát zal de stad pas echt ontsluiten!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
6	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
7	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het vlies scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	Er is veel haast gemaakt, dat zie je ook aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er nog zijn. Door een paar maanden langer na te denken was er een veel beter OTB geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn, want het modelsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het hele project niet nodig is. Van uitstel zou afstel komen, voor alle partijen beter, juist voor u.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).	Nee
9	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in paragraaf 2.5 Geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Ja
10	De sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer NOx uit dan de norm. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen ipv. te vergroten. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 maar waar maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit	Nee
11	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
12	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijken en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport.	Nee

	activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	
14	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voor de voorkeursvariant met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel is het effect hiervan op de grondwaterstand berekend. Hieruit volgt dat de effecten tijdens de realisatie- en de gebruiksfase beperkt zijn en niet leiden tot negatieve effecten op de bomen. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. De grondwaterstand kan beheerst worden met bijvoorbeeld het 'hand op de kraan' principe. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja
15	Voor het ontwerptractébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
16	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
17	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
18	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De standaard rekenhoogte voor geluideffecten op natuur is 1,5m en niet 4m. De reden hiervoor is dat ook in het empirisch onderzoek naar de effecten van verkeersgeluid op broedvogelpopulaties door Reijnen en Foppen in de jaren 1980 en 1990 met deze rekenhoogte is gerekend. Voor vogels die in bossen of andere deels gesloten vegetaties broeden is de rekenhoogte in theorie te laag en voor weidevogels en vogelsoorten die in andere open landschappen broeden te hoog. Dit is echter verdisconteerd in de gemiddelde drempelwaarden die worden gehanteerd in de zogenoemde rekenmethode Reijnen, Veenbaas & Foppen die op genoemd empirisch onderzoek is gebaseerd. Deze rekenmethode wordt voor de Nederlandse situatie algemeen toegepast.	Nee
19	Geraakt in belang: Ja, regelmatig keelpijn na het fietsen in en rond de stad, en roet op de ramen zijn directe	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja

		<p>gevolgen van motorverkeer. Effecten op langere termijn zijn beschadigde longen en stress als gevolg van verkeerslawaaï, met de continue lawaaï van de A27 op de achtergrond. Een sterke volumereductie van autoverkeer noodzakelijk en haalbaar, evenals achterstallig onderhoud in het openbaar vervoer, dat de laatste jaren steeds meer belemmeringen opwerpt. Neem, kortom, uw verantwoordelijkheid en laat een gezonde leefomgeving het zwaarst wegen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in 2030 de WHO advieswaarden in het hele studiegebied worden gehaald, ook na realisatie van het project.</p> <p>De geluidbelasting bij uw woning zal in de situatie met het project Ring Utrecht, op basis van de prognose voor 2039, als gevolg van de te treffen geluidbeperkende maatregelen niet hoger zijn dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Er vindt als gevolg van het project geen verslechtering van uw geluidssituatie plaats.</p>	
ZWE-00014	1	<p>Het Groenekans Landschap beheert, informeert, bewaakt, onderhoudt en adviseert is ons credo. De stichting is opgericht op 5 maart 1974 en heeft haar beleid gericht op het groen houden van alles wat in haar werkgebied aanwezig is met versterking van natuur, landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Volledigheidshalve hebben wij onze beleidsvisie hierbij omschreven: Beleidsvisie Groenekans Landschap 2014 – 2024 „Groenekan Kan Groener“</p> <p>Algemene doelstelling: Behoud en versterken van natuur, landschappelijke en cultuurhistorische waarden in Groenekan en omgeving.</p> <p>Om die doelstelling te verwezenlijken treden wij in overleg met overheden en andere belanghebbende partijen. We zoeken zoveel mogelijk samenwerking met partijen die een vergelijkbare doelstelling in ons werkgebied voorstaan. Er wordt een integrale benadering gehanteerd.</p> <p>Nadere uitwerking van de algemene doelstelling; belangrijke punten voor de komende 10 jaar:</p> <p>1. Landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Structuur van het landschap in het buitengebied. Doorzichten en houtwallen beschermen en waar mogelijk herstellen in het overgangsgebied naar de heuvelrug; elders open karakter handhaven. Bewaken van de “rode contouren”. Voorkomen van verdere verdichting van bebouwing in de kern en uitbreiding daarbuiten. Groenstructuur rondom monumenten herstellen, beschermen en onderhouden. Cultuurhistorisch herstel van de Bisschopswetering. Groene geluidswering A27 landschappelijk inpassen.</p> <p>2. Flora en fauna Versterken van de Ecologische Hoofd Structuur (EHS) en andere ecologische verbindingen. Verwerven en beheer van eigen terreinen. Stimuleren van goed beheer van natuurterreinen. Het stimuleren van kwaliteit en diversiteit van beplanting op openbaar en particulier terrein met het oog op bestuivende insecten. Samenwerking met Bij & Wij en BijenBloemenLint. Optimaliseren berm beheer dat biodiversiteit bevordert.</p>	<p>De visie van Groenekans Landschap is bekend. Een aantal doelstellingen vanuit de visie (zoals bijvoorbeeld en groene geluidschermen van de A27 landschappelijk inpassen) liggen in lijn met de leefbaarheidsdoelstelling van project Ring Utrecht. In het landschapsplan van de Ring is te zien dat de inpassing van de geluidschermen op de A27 zich focust op aansluiting bij het groene karakter van de omgeving. Bij de invulling van de compensatieopgave voor het Natuurnetwerk Nederland (NNN) voor de Ring is gekeken naar een invulling binnen de groene contouren waarmee het NNN kwaliteit gehandhaafd blijft. Ook het handhaven van het open karakter bij Groenekan is leidraad geweest bij het opstellen van de landschappelijke inpassing voor de Ring.</p>	Ja

	<p>Bevordering van biodiversiteit in het agrarisch gebied o.a. in samenwerking met ANV Noorderpark.</p> <p>3. Kwaliteit van het milieu</p> <p>Beperken van negatieve invloeden van wegen.</p> <p>Beperken van doorgaand verkeer door de kern Groenekan.</p> <p>Inperken van vervuiling van bodem en water.</p> <p>Verlichting in het landschap alleen daar waar strikt noodzakelijk en dan energiezuinig.</p> <p>Het Groenekans Landschap wordt sterk geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door haar werkgebied in Groenekan loopt.</p>		
2	<p>De visie op Groenekan is door de raad van de gemeente De bilt vastgesteld en vormt een integraal afwegingskader voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het project A27/A12/Ring Utrecht biedt mogelijkheden mogelijke knelpunten in ruimtelijk beleid voor Groenekan integraal af te wegen en mogelijk oplossingen te onderzoeken. De dorpsvisie biedt een realistisch beeld en is opgebouwd uit een ruimtelijke, landschappelijke en functionele analyse, een visie op de toekomstige ontwikkeling van (delen van) het dorp en een doorvertaling in bestaand gemeentelijk beleid en lopende en nieuwe projecten inclusief ontwikkelingen A27. De gehanteerde ruimtelijke zoning en daaraan verbonden randvoorwaarden voor het behoud en de versterking van de ruimtelijke en functionele kwaliteit vormen een goed hanteerbare leidraad voor de beoordeling van ruimtelijke plannen. De visie geeft bijgevolg een kwalitatief goed referentiekader voor toetsing van nieuwe initiatieven, nieuw ruimtelijk beleid en nieuwe projecten in en om het dorp Groenekan. De visie levert zodoende belangrijke informatie voor u als verantwoordelijke partij voor de A27, naast informatie voor de gemeentelijke Structuurvisie, het landschapontwikkelingsplan en de bestemmingsplannen.</p> <p>Groenekan en Buitengebied Maartensdijk. Wij verzoeken u kennis te nemen van deze visie waarbij u mogelijk een bijdrage kunt leveren voor de gemeenschap van Groenekan. Wij als Groenekans Landschap zijn gaarne bereid met u in overleg</p>	<p>Er is kennis genomen van uw visie. In de beantwoording van het vorige zienswijzepunt is aangegeven op welke manier het project aansluit bij de onderdelen uit de visie.</p>	Nee
3	<p>Ten slotte vragen nogmaals wij u de aandacht voor het volgende</p> <p>De reconstructie van de A27 (Utrecht-Almere) en van de Ring rond Utrecht zijn ingrijpende infrastructurele ontwikkelingen in de nabijheid van Groenekan. Het is van belang dat bij deze ontwikkelingen de kernkwaliteiten van Groenekan, zoals vastgelegd in deze dorpsvisie, zo veel mogelijk worden bewaakt of waar mogelijk zelfs worden versterkt. De initiatiefnemer tot de genoemde ontwikkelingen heeft de wettelijke plicht om de milieueffecten van de planstudies via Milieu Effect Rapportages in beeld te brengen en deze te bespreken met belanghebbenden. Het Groenekans Landschap is één van deze organisaties waar u rekening mee moet houden.</p>	<p>De milieueffecten in Groenekan zijn beschreven in de milieu-effectrapportage. Bij de publicatie van het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage zijn informatieavonden georganiseerd waarin iedereen de milieu-effectrapportage kon bespreken. Ook zijn er gedurende het proces verschillende meedenksessies georganiseerd waarbij eenieder - ook het Groenekans Landschap - de gelegenheid heeft gekregen om belangen, wensen en ideeën kenbaar te maken. Indien er nader contact gewenst is, staat het project hiervoor open.</p>	Nee
4	<p>1. Prognose mobiliteit</p> <p>Binnen ons dorp is er discussie over het nut en noodzaak van de verbreding van de A27. Echter door het in tweeën knippen van de projecten A1/A27 en A27/ring Utrecht dwingt de Minister ons om te pleiten voor een verdere ontknoping van het wegennet op de ring Utrecht. Er is immers al besloten tot (deel) verbreding tussen in het project A1/A27.</p> <p>1.a. Ik verzoek u om de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten</p> <p>Er zijn nu files op de A27 maar ook veel drukte en verkeersonveilige situaties op de lokale wegen die door en langs Groenekan lopen. De uitkomst van dit project zou moeten zijn dat het onderliggende wegennet wordt ontlast. Ik ga uit van vermindering van de hoeveelheid sluipverkeer door onze kern, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot.</p> <p>Ontsluiting USP : Toch constateren ik, op basis van het deelrapport Verkeer, dat bij de aansluiting Bilthoven (richting Utrecht) vertraging optreedt op de A27 door invoegend verkeer. Niet duidelijk is hoe groot deze vertraging exact is, noch de mate waarin het</p>	<p>Ten aanzien van de ontvlechting van Rijnsweerd en Lunetten:</p> <p>In uw zienswijze verzoekt u Rijkswaterstaat de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp zijn beide knooppunten al grotendeels ontvlechten. Zo worden de verkeersstromen vanuit Hilversum en Amersfoort richting Den Haag en richting Breda/Arnhem vroegtijdig van elkaar gescheiden. Dat geldt ook voor de verkeersstroom vanuit Breda richting Amersfoort, dat via een zogeheten bypass wordt afgewikkeld.</p> <p>Ten aanzien van sluipverkeer: Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat ten gevolge van het project Ring Utrecht een deel van het verkeer op het onderliggende wegennet via het hoofdwegennet zal gaan rijden. Specifiek voor de Koningin Wilhelminaweg ten zuiden van de aansluiting A27 Bilthoven nemen de intensiteiten op etmaalbasis af met ongeveer 7% in de projectsituatie ten opzichte van de referentiesituatie.</p> <p>Ten aanzien van de ontsluiting Utrecht Science Parc (USP): met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid</p>	Nee

	<p>verkeer terugslaat op de N234 en de N417/Koningin Wilhelminaweg. . De maatregelen uit het TB A27/A1 lijken hiermee onvoldoende effect te sorteren.</p> <p>1.b. Ik verzoek u om de effecten invoegend verkeer inzichtelijk te maken.</p>	<p>opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Niet alle knelpunten op en nabij de Ring Utrecht kunnen opgelost worden, vanwege enerzijds het taakstellend budget voor het project, en anderzijds de impact en kwaliteit voor de leefomgeving omdat het ruimtegebruik voor de snelweg dan nog groter zou worden. Het specifieke knelpunt dat u benoemt in uw zienswijze, de A27 in zuidelijke richting ter hoogte van de toerit Bilthoven, is hier een voorbeeld van. Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat dit specifieke knelpunt leidt tot vertraging in de ochtendspits op de A27 in zuidelijke richting en dat de kans op terugslag op de N234 en N417 reëel is.</p>	
5	<p>2. scenario's</p> <p>WLO scenario's In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM 2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidswerende voorzieningen. Naar mijn mening dient de omgeving maximaal beschermd te worden.</p> <p>2.a. Ik wens dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p>	Nee
6	<p>3. geluidwerende voorzieningen</p> <p>Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk:</p> <p>Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan:</p> <p>In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan.</p> <p>3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven.</p> <p>Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden, en de maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Dit heeft tot gevolg dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd wordt. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Wel is de start van de uitvoering - en in het verlengde daarvan ook de openstelling - van het TB Ring Utrecht vertraagd. Evengoed wordt er rekening gehouden met het feit dat op deze locatie twee keer werkzaamheden plaatsvinden en er wordt naar gestreefd om de hinder zo veel mogelijk te beperken.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al gerealiseerde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten. Op deze locatie is ProRail bezig met het opstellen van een saneringsplan in het kader van MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) Spoor, waarin onderzocht of de geluidbelasting t.g.v. spoorwegverkeer met doelmatige maatregelen kan worden verlaagd. Dit saneringsplan is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p>	Ja

		<p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 is echter wel meegenomen in het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Meer informatie over de bovenwettelijke maatregelen vindt u op: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	
7	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>	Ja
8	<p>5. Uitvoeringswijze schermen In bijlage 2 van het OTB zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Ik ben van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan, bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden, eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen.</p> <p>5.a. ik wens duidelijkheid over de uitvoering van de schermen. Waarbij de voorkeur uitgaat naar waar nodig absorberend en zoveel mogelijk groene beplanting.</p>	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bithoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidsschermen langs dit wegvak zijn uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd; ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen.</p> <p>De vormgeving van de geluidsschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch</p>	Nee

		Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.	
9	<p>6. Luchtkwaliteit</p> <p>Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoeken blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit.</p> <p>Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk. De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>	Ja
10	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p>	Ja
11	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen:</p> <p>8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelenpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging.</p> <p>Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>	Ja
12	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen</p> <p>Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark).</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p>	Ja

	<p>dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren</p> <p>Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de NNN-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit 2020. De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p> <p>De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>	
13	<p>10. Realisatie met zo min mogelijk overlast</p> <p>Mijn angst is dat tijdens de uitvoeringsfase het dorp Groenekan onevenredig en zwaar wordt belast Zeker gezien de lange realisatieduur van de twee Projecten is het beperken van de omgevingshinder van groot belang voor de omgeving voor zowel bewoners, ondernemers als natuur. Ik hoop dat u door goede samenwerking met de gemeente de Bilt en inspanning ten behoeve van het Doorstromingsplan de omgevingshinder, ook op de aanliggende wegen weet te beperken. Bij de aanbesteding dient zeer nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan de omgevingshinder, zowel de direct als indirect, binnen de gunningscriteria</p> <p>10.a. Realiseer het project met zo min mogelijk overlast voor alles wat leeft en werkt in het dorp Groenekan. Communiceer tijdens de uitvoering goed met bewoners, leer van uitvoering A27/A1</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
14	<p>11. Overige opmerkingen/adviezen:</p> <p>11.a. Externe Veiligheid Als inwoner van de gemeente de Bilt vraag ik uw aandacht voor de plasbrandaandachtsgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor (beschermende) maatregelen worden getroffen.</p> <p>Het is aan burger niet uit te leggen dat deze wel bescherming geniet voor het plaatsgebonden risico, maar dat er geen bescherming plaatsvindt tegen een plasbrand. Terwijl juist de plasbrand uitgaat van het effect en niet van een risico.</p> <p>Ik acht dit een onwenselijke situatie en vragen u maatregelen te treffen bij de woningen die in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen. Ik kan mij goed voorstellen dat er in dit geval geen bouwkundige maatregelen aan de woningen zijn zoals genoemd in de regeling Bouwbesluit, maar dat in de overdracht maatregelen worden getroffen (zoals een opstaande rand) die verspreiding van een brandende plas vloeistoffen beperken of voorkomen. Een en ander op basis van gelijkwaardigheid en kosteneffectiviteit zodat er een gewogen proces plaatsvindt.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone.</p> <p>Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net</p>	Nee

			binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dicht bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.	
	15	11.b. Energie - Zonnepanelen In het MMA is de ambitie geformuleerd dat de energie die nodig is om het wegsysteem te laten functioneren op een duurzame wijze wordt opgewekt, waarbij gekozen wordt voor zonne-energie. Samen met de gemeente de Bilt ben ik van mening is dit niet ambitieus genoeg is. Het Rijk, dat eveneens invulling moet geven aan het Klimaatakkoord, kan een waardevolle bijdrage leveren aan de verduurzaming van de regio door het strategisch inzetten van de beschikbare gronden rond de snelwegen. Door hier energievoorzieningen te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen, worden diverse voordelen behaald op het gebied van klimaat, landschap, ruimtelijke efficiëntie en financiën. Ik onderschrijf dan ook het pleidooi om hier gezamenlijk, met maatschappelijke partners, nadere invulling aan te geven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
ZWE-00015	1	De stad Utrecht maakt met haar regiopartners de bewuste, en naar mijn mening, zeer verstandige keuze in te zetten op 'a healthy urban living', kortom een gezonde leefomgeving voor bewoners en gebruikers van deze mooie provincie. Nu én in de toekomst! De verbreding van de A27 staat compleet haaks op deze gezonde keuze. Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit immers toenemen. En daarmee neemt de kwaliteit van de leefomgeving af. Dat is ook de kwaliteit van de leefomgeving van mijn jonge kinderen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid. Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie. In het onderzoeksgebied zijn er slechts 63 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 376 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering. Voor deze 439 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.	Ja
	2	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook wordt er met de verbreding een nog grotere barrière gemaakt tussen stad en Utrecht Science Park. De viaducten waarvan gebruikers van het Utrecht Science Park gebruiken moeten maken, maken de route bepaald niet aantrekkelijker. Ik leer mijn kinderen graag over de waarde van groen in en om de stad. En met mijn gezin geniet ik dan ook regelmatig van Amelisweerd. De gedachte dat er voor één minuut snellere reistijd vele majestueuze bomen moeten worden gekapt, gaat er dan bij ook niet in. En ik krijg het helemaal niet uitgelegd aan mijn kinderen. U wel?	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten	Ja

		<p>gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisseweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisseweerd, met een grote kwaliteitstoetslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>		
	3	<p>Waar ik mij ook zorgen over maak, is de gedachte dat er omwille van deze (naar mijn mening nutteloze) verbreding, veel mensen jarenlang overlast zullen hebben van de wegwerkzaamheden. Als direct omwonende maak ik mij grote zorgen over de te verwachten geluidsoverlast en de luchtverontreiniging door het bouwverkeer en het sluipverkeer. Ik verzoek u de periode waarin de werkzaamheden plaatsvinden een serieuze plaats te geven in de ontwerpen, en niet te behandelen als een soort sluitpost.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Sluipverkeer tijdens de bouwperiode is een aandachtspunt die meegenomen wordt in de plannen om de hinder tijdens de bouw zoveel mogelijk te beperken.</p>	Nee
ZWE-00016	1	<p>Hoewel ik voorstander ben van het uitbreiden van de capaciteit van het wegennet, ben ik ten aanzien van de huidige plannen kritisch op de grootschalige ombouw van het stuk A27/A28 rond en tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd. Naar mijn inzicht is het verstandiger om naar een brede regionale netwerkaanpak te kijken, in plaats van enkel te focussen op de knelpunten op het Rijkswegennet. Los van de forse kosten van het verbreden van de 'bak van Amelisseweerd' en het compleet ombouwen van knooppunt Rijnsweerd, zullen de werkzaamheden gedurende langere tijd aanzienlijke hinder met zich meebrengen. Bovendien zal het meermaals moeten verleggen van de verkeersstromen (teneinde de bereikbaarheid in de tussentijd te garanderen) extra kosten met zich meebrengen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn, in nauw overleg met de regio, de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld. In de startnotiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft de minister een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt.</p> <p>Het is op dit moment nog onduidelijk hoe de realisatie van het project Ring Utrecht uitgevoerd gaat worden. Rijkswaterstaat onderzoekt momenteel samen met onder</p>	Nee

	<p>In de bijlage heb ik enkele concrete voorstellen uitgewerkt die het grootste deel van de problemen kunnen oplossen zonder de belangrijkste nadelen van het huidige voorliggende plan. Hoewel ik mij er van bewust ben dat dergelijke oplossingen 'buiten de scope' van dit project vallen, zou ik niettemin aan willen bevelen om de voorgestelde alternatieven in overweging te nemen. Zowel uit oogpunt van de kosten, alsmede uit oogpunt van de hinder, doorstroming en luchtkwaliteit.</p> <p>Als laatste niet onbelangrijke punt wil ik er op wijzen dat het huidige plan voorziet in een bundeling van een zeer divers aantal verkeersstromen op één wegvak. Een dergelijke exercitie zonder aandacht voor alternatieve routes brengt het risico met zich mee dat bij calamiteiten al snel het complete netwerk vastloopt, waar dit bij een meer gespreid netwerk veel minder het geval is. Praktijkvoorbeeld: ik stel op dit ogenblik al regelmatig vast dat de slechte doorstroming van verkeer van de A2 naar de A12 bij knooppunt Oudenrijn in combinatie met tunneldoseren er toe leidt dat terugslag vanaf de A12 de gehele A2 frustreert. Daarom valt voor de robuustheid van het netwerk een fijner net van kleine stroomwegen te verkiezen boven een net van slechts enkele grote hoofdwegen, aangezien de aanwezigheid van alternatieven de vlotte doorstroming van het verkeer ook bij problemen op één wegvak kan garanderen.</p> <p>Onjuistheden: Nee, het plan is degelijk onderbouwd. Naast de hierboven gestelde bedenkingen vormt het naar het zich laat aanzien een oplossing voor de verkeersproblematiek.</p>	<p>andere de gemeente Utrecht en de Provincie Utrecht hoeveel verkeershinder en hinder voor omwonenden het project mogelijk gaat veroorzaken, en zal maatregelen treffen om deze hinder zo goed als mogelijk te minimaliseren.</p> <p>In uw zienswijze biedt u een alternatieve oplossing aan voor het project Ring Utrecht. Dit alternatief behelst: een nieuwe verbindingsweg tussen de A12 en A28 ten oosten van Zeist; een reconstructie (opwaardering) van de aansluiting Hoograven op de A12 (ook bekend als het verkeersplein Laagraven); een volwaardige ongelijkvloerse uitbouw van de Noordelijke Randweg Utrecht tot een autoweg met een maximum snelheid van 100 km/h.</p> <p>Ad 1 Terecht merkt u op dat deze maatregel buiten de scope van dit project valt. Ten tijde van de verkenningsfase (zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptrajectbesluit (2005-2016)) van het project is een enigszins vergelijkbare oplossing verkend. Daaruit is gebleken dat een dergelijke oplossing onvoldoende oplossend vermogen biedt voor de Ring Utrecht, omdat maar een beperkt deel van het verkeer op de Ring wordt afgevangen.</p> <p>Ad 2 Omdat de Waterlinieweg ten noorden van de A12 een stedelijke weg is in beheer bij de gemeente Utrecht, dient rekening te worden gehouden met het verkeersbeleid van de gemeente Utrecht. De gemeente wil de Waterlinieweg een stedelijke uitstraling gaan geven. Extra doorgaand verkeer faciliteren op de Waterlinieweg past daarbij zeker niet.</p> <p>Ad 3 Onderdeel van het project Ring Utrecht is het opwaarderen van het stedelijk deel van de noordelijke Randweg Utrecht (NRU), waarbij de huidige gelijkvloerse kruisingen Ghandiplein, Henri Dunantplein en Robert Kochplein ongelijkvloers worden, en de maximum snelheid wordt verhoogd naar 80 km/h. Grotendeels komt dit overeen met wat u feitelijk voorstelt. Dit deel van het project Ring Utrecht wordt uitgevoerd door de gemeente Utrecht, en niet Rijkswaterstaat.</p>		
	2	Voor mijn werk passeer ik dagelijks de Ring Utrecht tussen knooppunt Oudenrijn en de aansluiting A27/N230. Hoewel ik de N230 bij zware files als alternatief kies, maak ik vooral gebruik van de A12 en A27. Reële hoogwaardige alternatieven zijn er door het slecht uitgebouwde onderliggend wegennet (vrijwel geen ongelijkvloerse kruisingen) niet. Een goede doorstroming heeft een sterk effect op mijn reistijd.	Het onderliggend wegennet valt buiten de scope van deze planstudie. Overigens valt een groot deel van het onderliggend wegennet in de gemeente Utrecht. Het verkeersbeleid van de gemeente Utrecht focust niet op het bieden van een hoogwaardig alternatief voor de snelweg maar gaat uit van het verminderen van autoverkeer in de stad.	Nee
ZWE-00017	1	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
	2	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	3	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners	Ja

		uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	
4	De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen toenemen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch toenemen. Daarnaast is het ook zeer waarschijnlijk dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
5	Naar ik aanneem zult u bij kritische werkzaamheden het autoverkeer over de snelweg omleiden. De regio wordt onbereikbaar. De kosten van deze maatregelen heeft u niet meegerekend in de kosten-batenanalyse die u door Decisio heeft laten maken. Daarmee heeft u de de volksvertegenwoordiging misleid.	De maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) houdt rekening met de kosten voor de aanleg van de Ring, inclusief verkeersmaatregelen tijdens de bouw.	Nee
6	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
7	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	Een hoger gebruik van fiets en OV leidt tot een verbetering van de gezondheid. Het leidt niet tot verslechtering van de luchtvervuiling. Daarom is dit verre te verkiezen boven verbreding van de Ring.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	Ja

ZWE-00018	1	Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering.	In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden, en de maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Dit heeft tot gevolg dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd wordt. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Wel is de start van de uitvoering - en in het verlengde daarvan ook de openstelling - van het TB Ring Utrecht vertraagd. Evengoed wordt er rekening gehouden met het feit dat op deze locatie twee keer werkzaamheden plaatsvinden en er wordt naar gestreefd om de hinder zo veel mogelijk te beperken.	Ja
	2	Prognose mobiliteit Binnen ons dorp is er discussie over het nut en noodzaak van de verbreding van de A27. Echter door het in tweeën knippen van de projecten A1/A27 en A27/ring Utrecht dwingt de Minister ons om te pleiten voor een verdere ontknoping van het wegennet op de ring Utrecht. Er is immers al besloten tot (deel) verbreding tussen in het project A1/A27. Ik verzoek u om de knooppunten Rijnsweer en Lunetten te ontvlechten	De besluitvorming over de A27 is in twee projecten opgeknipt. Deze knip is beschreven ten tijde van de startnotities van beide projecten. Op beide startnotities is inspraak geweest. Met de vaststelling van de richtlijnen voor beide projecten was de knip definitief. Over de A1/A27 is reeds een tracébesluit genomen en de werkzaamheden ter uitvoering van het Tracébesluit zijn inmiddels afgerond. Dat tracébesluit sluit inhoudelijk aan bij het tracébesluit van de Ring Utrecht. Het is niet zo dat de keuze voor de A1/A27 bepaalt dat de Ring ontvlochten moet worden. De noodzaak tot ontvlechten blijkt uit de planstudie Ring Utrecht MER eerste fase. De oplossing beschreven in het tracébesluit Ring Utrecht voorziet in ontvlechten van de verkeersstromen van Lunetten tot Rijnsweerd. Het ontvlechten start ten zuiden van de aansluiting Utrecht Noord, waar geen overlap met de A27/A1 meer is.	Ja
	3	Er zijn nu files op de A27 maar ook veel drukte en verkeersonveilige situaties op de lokale wegen die door en langs Groenekan lopen. De uitkomst van dit project zou moeten zijn dat het onderliggende wegennet wordt ontlast.. Ik ga uit van vermindering van de hoeveelheid sluipverkeer door onze kern, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot.	De aanleg van project Ring Utrecht leidt per saldo tot een vermindering van de hoeveelheid verkeer (waaronder sluipverkeer) op het onderliggend wegennet tot gevolg. In het verkeersrapport (Deelrapport verkeer, pagina 112) is te zien dat er op de N237/Utrechtseweg in Groenekan een afname in de hoeveelheid verkeer van 5-20% optreedt. Op de Biltse Rading is geen vermindering te zien. Er is niet gekeken naar de hoeveelheid verkeer door de kern van Groenekan. Uit de aanvullende verkeersmodelberekeningen in de Oplegnotitie Verkeer 2020 ten behoeve van het TB2020, wordt herbevestigd dat realisatie van het project leidt tot een verschuiving van verkeer van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet. De beschikbaarheid van voldoende wegcapaciteit op de Ring Utrecht betekent dat de kans op sluipverkeer door woonkernen via het onderliggend wegennet afneemt. Er is niet specifiek ingezoomd op de hoeveelheid verkeer door de kern Groenekan.	Ja
	4	Ontsluiting USP : Toch constateren ik, op basis van het deelrapport Verkeer, dat bij de aansluiting Bilthoven (richting Utrecht) vertraging optreedt op de A27 door invoegend verkeer. Niet duidelijk is hoe groot deze vertraging exact is, noch de mate waarin het verkeer terugslaat op de N234 en de N417/Koningin Wilhelminaweg. . De maatregelen uit het TB A27/A1 lijken hiermee onvoldoende effect te sorteren. Ik verzoek u om de effecten invoegend verkeer inzichtelijk te maken.	Met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Dat houdt niet in dat er geheel filevrij gereden kan worden. In het deelrapport Verkeer is te zien dat er op de Ring Utrecht enkele knelpunten overblijven waaronder nabij de aansluiting Bilthoven. Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat er sprake is van vertraging in de ochtendspits op de A27 in zuidelijke richting en dat de kans op terugslag op de N234 en N417 reëel is. Binnen de scope van het project is hier geen oplossing voor. Er is overleg gaande met de provincie Utrecht en de gemeente De Bilt om dit punt nader te bekijken, waarbij nog een afweging moet worden gemaakt tussen verkeerskundige en landschappelijke belangen.	Nee

5	<p>Scenario's</p> <p>WLO scenario's In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM 2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidswerende voorzieningen. Naar mijn mening dient de omgeving maximaal beschermd te worden.</p> <p>Ik wens dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>De milieumaatregelen voor de Ring Utrecht zijn gebaseerd op de verkeerscijfers van het NRM 2015.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbeterd en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbeterd. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja
6	<p>geluidwerende voorzieningen</p> <p>Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk:</p> <p>Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan:</p> <p>In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan.</p> <p>Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al gerealiseerde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten. Op deze locatie is ProRail bezig met het opstellen van een saneringsplan in het kader van MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) Spoor, waarin onderzocht of de geluidbelasting t.g.v. spoorwegverkeer met doelmatige maatregelen kan worden verlaagd. Dit saneringsplan is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 is echter wel meegenomen in het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Meer informatie over de bovenwettelijke maatregelen vindt u op: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht</p>	Ja
7	<p>Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail</p> <p>Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p>	Ja

	<p>geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1.</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven.</p>	<p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>	
8	<p>Uitvoeringswijze schermen</p> <p>In bijlage 2 van het OTB zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Ik ben van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan, bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden, eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen.</p> <p>5.a. ik wens duidelijkheid over de uitvoering van de schermen. Waarbij de voorkeur uitgaat naar waar nodig absorberend en zoveel mogelijk groene beplanting.</p>	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bilthoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidsschermen langs dit wegvak zijn uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd; ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen.</p> <p>De vormgeving van de geluidsschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p> <p>Mede naar aanleiding van de deze zienswijze is de omschrijving van de maatregelen in het tracébesluit verduidelijkt, zie hiervoor de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja
9	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek</p>	<p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen, is het effect van het project zeer beperkt. De jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof blijven vrijwel gelijk. Dit volgt uit het luchtonderzoek dat is uitgevoerd voor dit project. Het project is opgenomen in het Nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) en voldoet aan de Europese normen waardoor extra maatregelen niet nodig zijn.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze in 2030 is gerealiseerd en deel uitmaakt van de vastgestelde autonome ontwikkeling (zie deelrapport luchtkwaliteit). De effecten van het project A27/A1 en het project Ring Utrecht A27A12 worden beide meegenomen.</p>	Nee

	<p>gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit.</p> <p>Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>		
10	<p>Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>Als onderdeel van het maatregelenpakket van het kabinet om de stikstofproblematiek aan te pakken, is met ingang van 16 maart 2020 de toegestane maximumsnelheid op alle autosnelwegen overdag verlaagd naar 100 km/uur. Anders dan in het ontwerp-tracébesluit, waar de maximumsnelheid op de A27 bij Groenekan ongewijzigd bleef (120 km/u), wordt in het TB 2020 dan ook uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 06:00 en 19:00 op dit traject.</p>	Ja
11	<p>De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen: Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelenpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging.</p> <p>Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p> <p>Wanneer het Tracébesluit onherroepelijk is zal een aparte procedure worden gestart om de geluidproductieplafonds te verlagen met het effect van de bovenwettelijke maatregelen.</p>	Ja
12	<p>Boscompensatie en bouwplaatsen</p> <p>Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren</p> <p>Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark).</p> <p>Mede naar aanleiding van de vele zienswijzen op dit punt is de inpassing van de NNN-compensatie in dit deelgebied aangepast. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit. De belanghebbenden in het gebied zijn betrokken bij deze aanpassing.</p> <p>De boomcompensatie is beperkt tot een strook die de A27 afschermt, de totale oppervlakte aan compensatie is verminderd en de omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt.</p>	Ja

		elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.		
13		<p>Realisatie met zo min mogelijk overlast</p> <p>Mijn angst is dat tijdens de uitvoeringsfase het dorp Groenekan onevenredig en zwaar wordt belast Zeker gezien de lange realisatieduur van de twee Projecten is het beperken van de omgevingshinder van groot belang voor de omgeving voor zowel bewoners, ondernemers als natuur. Ik hoop dat u door goede samenwerking met de gemeente de Bilt en inspanning ten behoeve van het Doorstromingsplan de omgevingshinder, ook op de aanliggende wegen weet te beperken. Bij de aanbesteding dient zeer nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan de omgevingshinder, zowel de direct als indirect, binnen de gunningscriteria</p> <p>Realiseer het project met zo min mogelijk overlast voor alles wat leeft en werkt in het dorp Groenekan. Communiceer tijdens de uitvoering goed met bewoners, leer van uitvoering A27/A1</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Uw suggestie om te leren van de A27/A1 zal ter harte worden genomen.</p>	Nee
14		<p>Overige opmerkingen/adviezen:</p> <p>Externe Veiligheid Als inwoner van de gemeente de Bilt vraag ik uw aandacht voor de plasbrandaandachtsgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor (beschermende) maatregelen worden getroffen.</p> <p>Het is aan burger niet uit te leggen dat deze wel bescherming geniet voor het plaatsgebonden risico, maar dat er geen bescherming plaatsvindt tegen een plasbrand. Terwijl juist de plasbrand uitgaat van het effect en niet van een risico.</p> <p>Ik acht dit een onwenselijke situatie en vragen u maatregelen te treffen bij de woningen die in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen. Ik kan mij goed voorstellen dat er in dit geval geen bouwkundige maatregelen aan de woningen zijn zoals genoemd in de regeling Bouwbesluit, maar dat in de overdracht maatregelen worden getroffen (zoals een opstaande rand) die verspreiding van een brandende plas vloeistoffen beperken of voorkomen. Een en ander op basis van gelijkwaardigheid en kosteneffectiviteit zodat er een gewogen proces plaatsvindt.</p> <p>Energie - Zonnepanelen In het MMA is de ambitie geformuleerd dat de energie die nodig is om het wegsysteem te laten functioneren op een duurzame wijze wordt opgewekt, waarbij gekozen wordt voor zonne-energie. Samen met de gemeente de Bilt ben ik van mening is dit niet ambitieus genoeg is. Het Rijk, dat eveneens invulling moet geven aan het Klimaatakkoord, kan een waardevolle bijdrage leveren aan de verduurzaming van de regio door het strategisch inzetten van de beschikbare gronden rond de snelwegen. Door hier energievoorzieningen te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen, worden diverse voordelen behaald op het gebied van klimaat, landschap, ruimtelijke efficiëntie en financiën. Ik onderschrijf dan ook het pleidooi om hier gezamenlijk, met maatschappelijke partners, nadere invulling aan te geven.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p> <p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone.</p> <p>Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dicht bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.</p>	Nee
ZWE-00019	1	meer asfalt neerleggen is niet meer van deze tijd: mensen werken online, thuis, op flexwerkplekken op fietsafstand etc. Er zijn veel alternatieven onderzocht waarbij er geen schade aan de natuur wordt toegebracht. Onnodige wegverbreding betekent onherstelbare vernieling van het voor Utrecht zo waardevolle groen. Te gek voor woorden dat dit prestige-project niet veel eerder is gesneuveld!	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p>	Ja

	2	Geraakt in belang: Ja, ik woon in Lunetten. Slechtere Luchtkwaliteit, geluidsoverlast en minder groen heeft nadelig effect op alle bewoners van Lunetten!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en wordt het bestaande geluidschermen tot een hoogte van 12 meter verhoogd. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 52 dB. Dit is 4 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Wat de oppervlakte aan groen betreft blijkt uit het onderzoek dat het project geen negatief effect heeft op de oppervlakte en recreatieve kwaliteit van Park de Koppel.	Ja
ZWE-00020	1	Het nut van het ontwerp is niet bewezen. Ten eerste: Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is niet erg relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014. De automobilist mijdt de spits. Het zou raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	Ten tweede: Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee
ZWE-00021	1	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	De generieke emissiefactoren worden jaarlijks door TNO, in samenwerking met het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Bureau voor de Statistiek, geactualiseerd en in maart gepubliceerd door het RIVM. De emissiefactoren voor de rijksweg worden weergegeven in de volgende link https://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren	Ja
	2	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	3	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project. In ieder geval is dit project voor mij onacceptabel als u het gebruikt om de zuidelijke wijken van Utrecht nog langer in de herrie van de A12 te laten zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	4	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio in uw opdracht heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Het verbaasde mij ten zeerste dat Decisio ervan is uitgegaan dat de werkzaamheden in het geheel geen extra kosten met zich zouden meebrengen door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Het spreekt vanzelf dat dergelijke kosten er wel degelijk zullen zijn ! Die economische "onderbouwing" kunnen we dus gerust naast ons neerleggen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	5	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee

6	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
7	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluiptverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja
9	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
10	Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstofruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?	Na het vaststellen van het ontwerp tracébesluit in 2016 is het stikstofbeleid in Nederland ingrijpend gewijzigd. Het tracébesluit is getoetst aan het nieuwe juridische kader. Zie hiervoor de Passende Beoordeling en de Toelichting bij het tracébesluit. De afweging van stikstofruimte tussen landbouw en infrastructuur is landelijk vastgelegd en wordt niet per project uitgevoerd. Uit de Passende Beoordeling blijkt dat er een toename van stikstofdepositie is op Natura2000 Veluwe die zonder nadere maatregelen te hoog is. In het tracébesluit is aangegeven dat hiervoor gebruik wordt gemaakt van ruimte in het stikstofregistratiesysteem en dat er compensatie is vastgelegd.	Ja
11	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een	Ja

		<p>mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	
12	<p>De verbreding van de Ring zuigt meer autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, die juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding leidt tot files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo dwarsboomt dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.</p>	<p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRRSRB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016).</p> <p>In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020.</p> <p>In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Uit de aanvullende verkeersmodelberekeningen, zoals weergegeven in de Oplegnotitie Verkeer 2020 ten behoeve van het TB2020, blijkt dat realisatie van het project leidt tot een verschuiving van gemotoriseerd verkeer van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet. De beschikbaarheid van voldoende wegcapaciteit op de Ring Utrecht betekent dat de kans op sluipverkeer door woonkernen via het onderliggend wegennet afneemt. Dit komt de verkeersveiligheid en leefbaarheid ten goede. De realisatie van de Ring Utrecht maakt het mede mogelijk dat de gemeente Utrecht op haar wegennet meer ruimte kan scheppen voor OV en fiets.</p>	Ja
13	<p>Ik vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een bijvoorbeeld met klimop begroeid scherm is esthetisch veel aantrekkelijker dan het asfalt van een snelweg.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.</p>	Nee
14	<p>In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
15	<p>Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.</p>	<p>De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren.</p> <p>Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).</p>	Nee

	16	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	17	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
ZWE-00022	1	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio er hierbij van uitging dat er tijdens de werkzaamheden geen extra kosten zouden ontstaan door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. U geeft in het OTB zelf aan dat er geregeld weg(strok)en zullen worden afgesloten. Die economische onderbouwing is er dus feitelijk gewoon niet, zelfs niet in het meest positieve geval. Bovendien is dit positieve geval (grote economische groei) niet van toepassing. Ik ga ervan uit dat u iets weet wat wij niet weten en wat niet in dit rapport staat, want ik kan me niet voorstellen dat een VVD-bewindsvoerder zo'n aangetoond slechte investering zal doen. Kunt u een onderbouwing leveren waaruit het economisch nut wél blijkt en die wél van toepassing is op de feitelijke situatie?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	2	Amelisweerd is één van de weinige natuurgebieden op fietsafstand van Utrecht en er wordt zeer intensief gebruik van gemaakt. (Kom eens kijken op een mooie zondagmiddag!) De meer dan 700 bomen die u wilt opofferen zijn vaak al eeuwenoud. Dit valt niet te compenseren. Daarnaast zal bij het werk aan het folie van de bak de grondwaterstand in Amelisweerd veranderen, met mogelijk desastreuze gevolgen die niet door u in kaart zijn gebracht. Dit moet voor het TB onderzocht worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. In haar advies van juli 2019 geeft de Commissie aan dat het geactualiseerde MER over de beoogde bouwmethode helder is opgebouwd en voor veel onderwerpen gedetailleerde informatie bevat. De Commissie m.e.r. vindt dat het aangevulde rapport goed laat zien waarom de minister kiest voor de bouwmethode met een schermwand in de ondergrond en terugpompen van grondwater in de bodem. Op die manier kan het grondwaterpeil goed onder controle blijven. Met het 'hand aan de kraan'-principe wordt de verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd beperkt en worden negatieve effecten op bomen en vegetaties voorkomen. De uitvoeringsrisico's van de ondergrondse schermwand worden met verschillende maatregelen beheersbaar geacht.	Ja
	3	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat? Zo ja, waarom zien we dit dan niet terug in het OTB?	De standaard rekenhoogte voor geluideffecten op natuur is 1,5m en niet 4m. De reden hiervoor is dat ook in het empirisch onderzoek naar de effecten van verkeersgeluid op broedvogelpopulaties door Reijnen en Foppen in de jaren 1980 en 1990 met deze rekenhoogte is gerekend. Voor vogels die in bossen of andere deels gesloten vegetaties broeden is de rekenhoogte in theorie te laag en voor weidevogels en vogelsoorten die in andere open landschappen broeden te hoog. Dit is echter verdisconteerd in de gemiddelde drempelwaarden die worden gehanteerd in de zogenoemde rekenmethode	Nee

		Reijnen, Veenbaas & Foppen die op genoemd empirisch onderzoek is gebaseerd. Deze rekenmethode wordt voor de Nederlandse situatie algemeen toegepast.	
4	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	Nee
5	De stad Utrecht heeft met succes ingrijpende maatregelen getroffen om de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren - wat niet betekent dat deze goed is, maar we scoren wel hoog in vergelijking met de andere grote steden. U doet dit nu gedeeltelijk teniet door tegen de protesten van de stad in vlak naast meerdere woonwijken deze verbreding door te voeren. Het spijt me in oorlogstaal te moeten spreken, maar u doet een aanslag op mijn gezondheid als bewoner en dat kan ik niet waarderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
6	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
7	Ook puur vanuit duurzaamheid gesproken: we hebben als land een ambitie uitgesproken voor 2030 en ons daar ook op vastgelegd. Het wordt een heel grote uitdaging om dit te halen - een uitdaging waar we de daadkracht van de liberalen goed voor kunnen gebruiken. U maakt nu de averechtse beweging.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Nee
8	Tenslotte de 'architectonische' argumenten, waarmee ik bedoel de gevolgen voor het landschap en de leefbaarheid van de stad. De A27 ligt tussen Utrecht-Oost/Utrecht-Zuid en de Uithof. De Uithof is een onlosmakelijk onderdeel van de stad geworden, getuige de duizenden fietsbewegingen tussen stad en campus. Het is nu al niet de prettigste route, maar door de verbreding moet straks iedereen door een nog langere, nare, donkere	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het	Ja

	tunnel. Hetzelfde geldt voor fietsers, wandelaars, kanoërs, roeiers en SUPpers die langs of op de Kromme Rijn bewegen. Gaat u alstublieft eens kijken - u maakt onze stad stuk. Waarom?	jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	
9	Daarnaast werkt u dwars door UNESCO-kandidaat de Nieuwe Hollandse Waterlinie heen. Het is toch echt vreemd dat aan de ene kant met subsidie een museum voor dit gebied wordt neergezet, en een paar tientallen meters verderop een heel stuk wordt afgebroken voor deze weg. Vinden we de Waterlinie nou de moeite waard of niet?	Het is niet duidelijk wat u bedoeld dat er een heel stuk van de linie wordt afgebroken. Er worden geen objecten van de Waterlinie aangetast door het project.	Nee
10	Kortom, de economie, ecologie en omgeving van Utrecht worden direct aangetast voor een probleem dat veel minder voorstelt dan u doet voorkomen en waar bovendien een veel betere oplossing voor is. Kunt u alstublieft uitleggen waarom u dit doet? Of nog liever, er vanafzien?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee
11	Het economisch belang, dus het belang van alle belastingbetalers. Dit plan is economisch onrendabel: de economische groei voldoet nu al niet aan de prognoses die nodig waren om rendabiliteit te halen, en in de berekening zijn de kosten van omrijdingen en vertragingen niet meegenomen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt.	Nee
12	Het ecologisch belang. De natuurcompensatie is onvoldoende voor het verlies aan biodiversiteit en kwaliteit van de eeuwenoude bomen in Amelisweerd. Er is te weinig rekening gehouden met broedende vogels, zowel tijdens de werkzaamheden (bv de kieviten in de Sporendriehoek) als daarna (vogels die boven de hoogte van de geluidsschermen broeden).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13	Het duurzaamheids- en gezondheidsbelang. Dit plan gaat recht in tegen de CO2-ambities waarvoor we echt alle zeilen bij moeten zetten. Verder zullen tijdens de bouw door sluipverkeer en na de aanleg door de aantrekkende werking op autoverkeer de luchtkwaliteit voor omwonenden dalen. Dit is onvoldoende doorgerekend, met name met de toekomstige Europese normen is geen rekening gehouden. Daarnaast gaat het hier om gezonde levensjaren en zouden we de Europese normen als een belediging van onze ambities moeten zien.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee
14	Het landschapsbelang. De A27 ligt eigenlijk IN Utrecht, door zijn positie tussen Utrecht en de Uithof en Utrecht en het landgoederengebied waar half Utrecht in het weekend ontspant. Daarnaast doorsnijdt het twee historische gebieden: de Waterlinie en de Limes. Door de verhoging van de knooppunten en verbreding van de weg tot zulke industriële proporties verplettert dit project een belangrijk deel van de leefbaarheid aan de oostkant van Utrecht.	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving	Ja

			<p>daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	
	15	<p>Ik word zeker geraakt in mijn belang: ik ben inwoner van Lunetten en zal dus in eerste instantie direct worden geraakt door de werkzaamheden: de opstoppen, de omleidingen en het sluipverkeer over de Waterlinieweg, met alle stank en geluidsoverlast van dien. De verbreding van de spoorviaducten zal -alweer- werkzaamheden en uitval van treinen aan de zuidkant van Utrecht Centraal veroorzaken, en daar hebben we ondertussen echt wel ons bekost van. Tenslotte zal dit plan zorgen voor een toename van auto's en dus van vervuiling en geluidsoverlast, die in deze wijk al vrij ernstig gaat, en van het niet halen van de klimaatdoelen, wat voor ieder van ons van persoonlijk belang is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
ZWE-00023	1	<p>Ben categorisch tegen de verbreding ... Investeer maar meer in het openbaar vervoer..</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p>	Ja
ZWE-00024	1	<p>In de bijlagen kunt u een korte beschrijving vinden van een aantal voorstellen die naar mijn mening een realiseerbare toegevoegde waarde vormen op de in het OTB voorgestelde wegontwerp. Graag zie ik uw onderbouwde reactie tegemoet. Hartelijke groet, xxx Onjuistheden: - Over het hoofd gezien belang: De afvoercapaciteit van de A12-parallelbaan naar de A27 lijkt met slechts één rijstrook zeer krap/kritisch. Geraakt in belang: Werkdagelijks maak ik gebruik van A27 of A12.</p> <p>Voorstel 1: andere inrichting knooppunt Rijnsweerd Handhaven van de Varkensbocht voor verkeer vanaf oprit De Uithof richting knooppunt Lunetten. Deze wordt enkelstrooks, nadat het doorzicht ruimvoldoende wordt, is er de mogelijkheid voor het toevoegen van een inhaalbaarheid. Handhaven van de klaverlus voor verkeer vanuit Hilversum richting Amersfoort en het daarmee niet aanleggen van de voorgestelde kostbare onderdoorgang. In knooppunt Rijnsweerd kan het doorgaand verkeer volledig en daarmee helderder worden gescheiden tussen A27 en A12. Voor verkeer vanaf De Uithof of de Waterlinieweg vindt deze splitsing pas later plaats middels een verbinding naar de A27 richting Breda. Alle verkeer vanaf knooppunt Rijnsweerd naar knooppunt Oudenrijn rijdt via de westelijkste onderdoorgang van het spoorviaduct van de lijn naar Arnhem.</p>	<p>In uw zienswijze stelt u een andere inrichting van knooppunt Rijnsweerd voor. Enkele suggesties zijn vanuit verkeerskundig oogpunt weliswaar interessant en ook logisch, maar zijn vanwege de grote impact op het ruimtegebruik van het knooppunt niet gewenst. In de planstudie is in de fase van het opstellen van het ontwerptractébesluit een afweging gemaakt tussen verkeerskundig oplossend vermogen en het benodigde ruimtebeslag - met bijkomende gevolgen voor leefbaarheid en milieu. Het ontwerptractébesluit ontwerp gaat uit van een zo klein mogelijke impact op het ruimtegebruik, en daarmee ook de leefomgeving. Zo komt bijvoorbeeld in het ontwerptractébesluit ontwerp het gehele zuidwest kwadrant van knooppunt Rijnsweerd vrij, wat positieve effecten heeft op onder andere de geluidbelasting in de woonwijk Rijnsweerd.</p>	Nee

		Het behoud van één enkele oprit aan de noorzijde van aansluiting De Uithof is begrijpelijker voor de weggebruiker. Met het handhaven van de driesprong kan de VRI-regeling tevens eenvoudiger en vlotter verkeer afwikkelen. Met deze invulling blijven alle verbindingen in het knooppunt Rijnsweerd ongelijkvloers		
	2	Voorstel 2A: extra rijbaan richting noorden Het door laten lopen van een aparte rijbaan voor verkeer vanaf knooppunt Oudenrijn richting knooppunt Rijnsweerd in de Bak van Amelisweerd. Het verkeer kiest na het uitrijden van de Bak voor A27 of A28. Dit biedt een overzichtelijkere verkeerssituatie: de splitsing vindt plaats op een 3-strooks wegvak i.p.v. dat er gewezen moet worden op een 5-strooks vak. Dit lijkt realiseerbaar met het versmallen van de middenberm in de Bak en het (deels) schrappen van vluchtstroken. Door de verdere ontvlechting kan de verkeersveiligheid dit compenseren, maar wordt evenwel de doorstroming verder verbeterd. Hiermee komt in de Bak de rijstrookconfiguratie van west naar oost op 4.3-2.3.2 (zie ook de bijlage).	In uw voorstel pleit u ervoor om de verkeersstromen op de A27 tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd in de richting zuid-noord meer te ontweven dan nu in het ontwerp-tracébesluit het geval is. In een eerdere fase van het project zijn diverse varianten uitgewerkt waarbij ook in de zuid noord richting meer verkeersstromen uit elkaar zijn getrokken. Geen enkele variant, anders dan het ontwerp-tracébesluit ontwerp, bleek ontwerptechnisch mogelijk te zijn zonder afbreuk te doen aan de richtlijnen ten aanzien van ontwerp, verkeersveiligheid en bewegwijzering. Rekening houdend met bovengenoemde richtlijnen, zou het verder ontweven van de verkeersstromen in de zuid - noord richting een nog grotere impact hebben op het ruimtegebruik en daarmee ook op de leefomgeving.	Nee
	3	Voorstel 2B: 'omwisselen' verkeer Oudenrijn richting Rijnsweerd Het verkeer vanaf de A12-parallelbaan wordt in knooppunt Lunetten over het verkeer vanaf de A12-hoofdrijbaan heen geleid. Zo kan het doorgaand vrachtverkeer vanuit Rotterdam richting Amersfoort en verder rechts blijven houden zonder weven. Het verkeer vanaf de A12-parallelbaan richting Hilversum hoeft geen rijstroken te kruisen. Per saldo bespaart deze extra boog zo (vermoedelijk) weefbewegingen en biedt dit voorstel een overzichtelijker wegbeeld. Tevens biedt deze variant meer capaciteit vanaf de A12-parallelbaan naar beide richtingen van de A27 – deze lijkt namelijk zeer kritisch.	Uw voorstel bevat een aantal elementen die vanuit verkeerskundig oogpunt interessant zijn, maar ontwerptechnisch helaas niet realiseerbaar zijn zonder afbreuk te doen aan de richtlijnen ten aanzien van ontwerp, verkeersveiligheid en bewegwijzering. Bovendien zou het ruimtebeslag op basis van uw voorstel nog groter worden dan nu het geval is, en zouden nog meer en hogere kunstwerken gebouwd moeten worden.	Nee
	4	Voorstel 3: aanleg turbinelus Lunetten De aanleg van een turbinelus voor het verkeer van Arnhem richting Breda. Hiermee kunnen twee korte weefvakken worden geschrapt. Dit zorgt zowel voor een sterk verbeterde doorstroming voor verkeer vanuit Breda en Arnhem naar de A12-parallelbaan als een overzichtelijk wegbeeld.	Uw voorstel bevat een aantal elementen die vanuit verkeerskundig oogpunt interessant zijn, maar ontwerptechnisch helaas niet realiseerbaar zijn zonder afbreuk te doen aan de richtlijnen ten aanzien van ontwerp en verkeersveiligheid.	Nee
	5	Conclusie Met het uistparen van a) de kostbare onderdoorgang voor verkeer vanaf Hilversum naar de A28 richting De Uithof en Amersfoort, b) de fly-over-oprit De Uithof, c) het niet-slopen van de Varkenbocht en d) minder herinrichting kunnen financiële middelen worden uitgespaard. Zo kan met voorstel 1 ruimte worden gegenereerd voor opties 2 en 3.	Conclusie: naar de door u gesuggereerde aanpassingen is gekeken, maar geen daarvan is overgenomen in het tracébesluit.	Nee
ZWE-00025	1	Ik vind het met de huidige wetenschappelijke en maatschappelijke ontwikkelingen zinloos om zo veel geld te spenderen en overlast te bezorgen aan een niet duurzame oplossing voor een probleem	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	2	Onjuistheden: Dit is geen oplossing voor het probleem en strookt niet met de huidige wetenschappelijke inzichten rondom mobiliteit.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	Nee
	3	Geraakt in belang: Lucht en geluidsoverlast in Lunetten. Mijn zoon is al opgegroeid met longproblemen ivm luchtverontreiniging en hij was niet de enige op de crèche.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9a van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 6 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 52dB. Dit is 6 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Uw woning is een zogenaamde saneringswoning	Ja

			(zie Deelrapport geluid - Algemeen) en met deze maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke opgave om de geluidbelasting bij uw woning met ten minste 5 dB te verlagen. Er is dus geen sprake van een toename van de geluidbelasting ten gevolge van het project Ring Utrecht. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	
ZWE-00026	1	Ik sluit mij volledig aan bij de zienswijzen, zoals ingediend door A.O Beens namens Vereniging Milieudefensie (zaaknummer 44267525) en de zienswijze ingediend door 'MOBilisation for the Environment', mede namens de Kerngroep Ring Utrecht, Vereniging Leefmilieu, Natuur en Milieufederatie Utrecht, Vereniging het Groene Dak, Stichting Bewonersoverleg Lunetten, Vereniging Aktie Amelisweerd, Vereniging U-Track, Stichting Milieucentrum Utrecht en een groot aantal belanghebbenden.	U heeft aangegeven de zienswijze van Mobilisation for the environment (MOB), mede ingediend namens de kerngroep Ring Utrecht, volledig te ondersteunen. Voor de beantwoording daarvan wordt doorverwezen naar de beantwoording van de MOB reactie in het specifiek deel van de Nota van Antwoord. U vindt deze onder nummer ZWE - 00560.	Nee
	2	Graag wil ik verder mijn zorgen uiten over de effecten van de verbreding en aanpassing van de Ring Utrecht. Allereerst is de verwachte verkeerstoename, als direct effect van de verbreding zelf, uitermate groot. Opvallend in het MER deelrapport Verkeer is de conclusie hoeveel congestie er naar verwachting resteert in 2030, na uitvoering van verbreding. Als Utrecht echt de draaischijf van Nederland zou zijn, dan zou je van een project dat minstens 1.1 miljard euro gaat kosten meer positieve verkeerseffecten verwachten. Zoals duidelijk uitgelegd in de zienswijzen van Milieudefensie en MOBilisation for the Environment is het probleem deels het uitgaan van veel te hoge groeiscenario's van verkeer en economie. Instituten als CE Delft, Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving hebben afdoende aangetoond dat dit uiterst hoge schattingen zijn, zonder veel realiteitsgehalte. Het heeft het Centraal Planbureau zelfs ertoe gebracht om uitstel aan te bevelen. Worden de hoge groeicijfers niet gehaald, dan leidt uitvoering van het OTB tot een financieel fiasco, waar we na het Fyra-dossier en alle noodzakelijke bezuinigingen door het Rijk geen behoefte aan hebben.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	Nee
	3	Perplex sta ik bij het lezen van het MER deelrapport Luchtkwaliteit. Het is opmerkelijk dat PM10, PM2.5 en NOx toenemen met 4 tot 8%, zonder dat dit reden is om van een significante stijging te spreken. Dit is onnavolgbaar gerekend, dat niet toelaatbaar is gezien de ernst van deze stijging voor de gezondheid van omwonenden. De effecten op roetconcentraties zijn dan nog niet eens berekend. In een ouder rapport, niet behorende tot de OTB stukken, is wel iets geschreven over de toename van verwachte roetconcentraties. Gezien de grote verkeerstoename is die vrij significant en nog relevanter voor de gezondheid dan eerdergenoemde stoffen. Dit zou goed in beeld gebracht moeten worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. Zoals u al aangeeft is in de rapportage Ring Utrecht, van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit, welke behoort bij de ontwerp-tracébesluit-documenten, ingegaan op de concentraties en de effecten van roet (EC). Roet en ultrafijnstof worden vaak in relatie gebracht met gezondheidseffecten. Voor roet is geen norm vastgesteld waarop getoetst kan worden en is daarom niet meegenomen in de milieu-effectrapportage deelrapport Luchtkwaliteit als indicator voor luchtkwaliteit. In de rapportage Ring Utrecht, van probleemverkenning naar tracébesluit, welke behoort bij de tracébesluit-documenten, zijn wel de effecten van de projectvarianten op de concentraties roet als indicator inzichtelijk gemaakt.	Ja
	4	Ook geluidhinder is een probleem dat de gezondheid van Utrechters aantast. Opvallend is dat er in een plan van 1.1 miljard bezuinigd wordt op de hoogte van geluidschermen en toepassing van het stilste asfalt. Gezondheid mag nooit het sluitstuk zijn van een plan, waar de bezuinigingsposten voor het oprapen liggen. Fly-overs op vier verschillende niveaus, de uiterst complexe verbreding van de bak bij Amelisweerd en het aansluitende vlies... Twee maal zes rijstroken in de bak van Amelisweerd, smal uitgevoerd en met een maximum snelheid van 80km/h, binnen de huidige bak, is voldoende, en leidt tot een verwachte besparing van minstens de helft van de kosten. De minister werpt tegen dat je dan de congestie niet afdoende oplost, maar we lezen nu juist in het OTB deelrapport	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken). Het project treft veel geluidmaatregelen, waardoor het aantal gehinderden afneemt. Ook door het bovenwettelijk pakket aan geluidmaatregelen wordt een extra reductie van gehinderden bewerkstelligd. Er wordt derhalve niet bezuinigd op de hoogte van geluidschermen. In het tracébesluit is de bepaling opgenomen dat dubbellaags ZOAB, of een deklaag met minimaal de akoestische eigenschappen van dubbellaags ZOAB, toegepast wordt als	Nee

	Verkeer dat de voorkeursvariant dat ook niet doet. Hetzelfde geldt voor verkeersveiligheid. Twee maal zes, deels versmalde rijstroken binnen de bak zou minder verkeersveilig zijn, aldus het OTB. Dan wat, vraag ik me dan af? Van de voorkeursvariant staat niet vast dat deze verkeersveiliger is. Gezien de toename van het verkeer is het plausibel dat de verkeersveiligheid van de voorkeursvariant niet groter is. Bovendien is in het OTB de effecten van snelheidsverlaging tot 80km/h niet bekeken.	bronmaatregel voor geluid. Dit geeft de ruimte om bij technische ontwikkelingen in de uitvoeringsfase te kiezen voor een stillere vorm van asfalt.	
5	Twee maal zes rijstroken binnen de bak zou ook recht doen aan de rechterlijke uitspraak, gedaan voor de oorspronkelijke aanleg van de A27. De bak is bij rechterlijke uitspraak beperkt tot de huidige breedte. Verbreding tot anderhalf keer die breedte behoort juridisch gezien niet tot de mogelijkheden.	De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende MER Tweede Fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.	Ja
6	Ik maak mij als bewoner van Overvecht ook zorgen over de effecten op de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU, de N230) langs Overvecht, het enige deel van de Ring Utrecht dat geen snelweg is. Als lid van de Adviesgroep NRU, bestaande uit burgers die met de gemeente meedenken over de uitvoering van de plannen voor aanpassing van de NRU, heb ik inzage in de verwachte verkeerseffecten na gereedkomen van de NRU plannen. Ook hier blijken de dure aanpassingen nauwelijks voldoende om de enorm toegenomen verkeersvraag (veroorzaakt door de aanpassingen aan de Ring elders) ruimte te geven, dit met alle gevolgen van dien voor geluidhinder en luchtverontreiniging. Met name de Albert Schweizerdreef is een locatie waarvan niet zeker is of de Europese luchtnormen worden gehaald. Verder staat in de stukken van het OTB te lezen, dat de aansluiting van de NRU op de A27 een probleem zal zijn, na gereedkomen van de verbrede A27. Zorgen heb ik ook over de gelijktijdige aanpak van NRU en Ring Utrecht. In een eerder stadium van besluitvorming werd deze gelijktijdige aanpak als onmogelijk aangemerkt, vanwege onoplosbare verkeershinder. Nu sta ik best open voor een verkeersexperiment van een paar jaar, maar de financiële gevolgen zijn vooralsnog niet beschreven in het OTB. Dit getuigd niet van goed bestuur.	In uw zienswijze uit u uw zorgen omtrent een drietal punten, namelijk: 1.De verkeerseffecten op de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) na realisatie NRU en Ring Utrecht; 2.De verkeersafwikkeling op de aansluiting A27 Utrecht-Noord; 3.De verkeershinder tijdens uitvoering van de projecten Ring Utrecht en NRU. Ad 1: Het klopt dat er meer verkeer wordt verwacht op de NRU en de Ring Utrecht na de verbredingen. Een deel van dit extra verkeer is afkomstig van het onderliggend wegennet (het zogenaamde sluipverkeer). De effecten op onder andere de Albert Schweizerdreef zijn onderdeel van de milieu-effectrapportage die wordt opgesteld voor de aanpassingen aan de NRU. Ad 2: Met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Niet alle knelpunten op en nabij de Ring Utrecht kunnen opgelost worden, vanwege de impact en kwaliteit voor de leefomgeving. Het ruimtegebruik voor de snelweg zou dan nog groter zou worden. Ad 3: Het is nog onduidelijk hoe de realisatie van het project Ring Utrecht (inclusief NRU) uitgevoerd gaat worden. Rijkswaterstaat onderzoekt samen met onder andere de gemeente Utrecht en de Provincie Utrecht hoeveel verkeershinder en hinder voor omwonenden het project mogelijk gaat veroorzaken, en zal maatregelen treffen om deze hinder zo goed als mogelijk te minimaliseren	Nee
7	Plannen zoals deze, moeten altijd gevolgd worden door nog meer asfalt. Knooppunt Oudenrijn (A12) zal aanpassing behoeven, blijkt uit de stukken. De A27 net buiten de Ring Utrecht zal niet opgeloste congestie hebben in 2030. En dan zijn er nog de verkeerslichten bij de aansluiting van de N230 op de A2. Bij gereedkomen van alle plannen, krijgt dit knelpunt ook meer verkeer te verwerken, en zal weer een dure aanpassing moeten volgen (bij ongewijzigd mobiliteitsbeleid).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten). Zoals ook aangegeven in het advies van de Commissie m.e.r. uit 2016 is het belangrijk dat continu gemonitord wordt waar eventueel nieuwe knelpunten optreden na realisatie van dit project. Daar waar nieuwe knelpunten ontstaan zullen dan inderdaad maatregelen getroffen moeten worden door de desbetreffende wegbeheerder(s). Specifiek voor de aansluiting NRU (N230) op de A2 geldt dat de verkeersafwikkeling in de huidige situatie al niet goed is. Vandaar dat de Provincie Utrecht een verkennende studie is gestart naar mogelijke oplossingen voor dit probleem.	Ja

8	<p>Slimmer is het om mobiliteitsbeleid te richten op het verminderen van het aantal gereden autokilometers, op het voorkomen van nodeloze autoritten. Maar liefst een derde van verkeer op de Ring Utrecht is stadsverkeer. Daarvoor zijn betere oplossingen te bedenken. Niet voor niets waren vormen van betalen voor mobiliteit, gekoppeld aan belastingen naar milieuprestaties, de meest prominente maatregelen in het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit soort maatregelen hebben meer file-oplossend vermogen dan het aanleggen van meer asfalt, kosten een fractie van de kosten terwijl de effecten voor heel Nederland zijn. Het stuit mij op de borst, dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft aangekondigd mobiliteitsbeleid voortaan slimmer aan te pakken, volgens de Ladder van Verdaas en met oog op kosten en baten, zonder dat dit enig effect heeft op dit OTB. Ik ga er van uit dat het Ministerie van I&M haar eigen nieuwe beleid serieus gaat nemen en dat dit zijn weerslag vindt in het TB. Het nieuwe beleid vond voor het eerst haar weg in de I&M begroting van 2015, en in de brochures "De brede bereikbaarheidsaanpak langs vijf sporen" en "Meer bereiken".</p>	<p>Het landelijk beleid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is niet gericht op het verminderen van autokilometers, maar op het verbeteren van de doorstroming op een verkeersveilige manier. In de door u aangehaalde brochure "de brede bereikbaarheidsaanpak langs vijf sporen" is te lezen dat binnen het beleidsspoor innovatie ingezet wordt op "belonen van reizen buiten de spits" in plaats van het eerder beschouwde "betalen voor mobiliteit".</p>	Ja
9	<p>Het Rijk zou zich in haar mobiliteitsbeleid niet moeten blindstaren op haar Rijkswegen. Om stadsregio's zoals Utrecht ook in de toekomst bereikbaar te houden, moet samenwerking worden gezocht met stad en provincie. Beiden zijn tegen het plan zoals voorgesteld in dit OTB, en stellen een alternatieve besteding voor van Rijksgelden. De gesprekken tussen Rijk en regiopartners, zoals plaatsvinden in het kader van het OV MIRT, bieden een prima plek om samen te zoeken naar een betere besteding van de 1.1 miljard euro van dit OTB. In een tijd, waarin de bezuinigingen ons om de oren vliegen, de bekostiging van stedelijke openbaar vervoer onder druk staat en de treinen in de Randstad permanent vol zitten, is het ontoelaatbaar dat een ministerie een besluit neemt, waarvan economisch en maatschappelijk niet is aangetoond.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Complexe projecten als de Ring Utrecht kennen zowel voor-als tegenstanders. Er is veelvuldig overleg geweest met de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht in het kader van deze planstudie en de diverse fasen van de besluitvorming: waaronder de keuze van het Voorkeursalternatief, de trechtering van varianten en de keuze van de voorkeursvariant. Ook vindt er regulier regionaal overleg plaats tussen deze partijen, zoals onder meer het bestuurlijk overleg.</p>	Nee
10	<p>Tenslotte maak ik mij zorgen over de invulling van de boscompensatie (EHS-compensatie en in het kader van de Boswet). Ook hier is geen plan klaar en kunnen burgers dus niet hun mening kenbaar maken. Aangezien er formeel geen inspraakmogelijkheid meer is na de inzage periode van het OTB, zal hier afgeweken moeten worden van de normale procedure richting het TB</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Op grond van de Tracéwet dient het tracébesluit een beschrijving van de te treffen voorzieningen te bevatten, die zijn gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk. Daaronder vallen alle mitigerende en compenserende maatregelen die rechtstreeks verband houden met het werk. Hoewel er geen rechtsgrond is die vereist dat mitigerende en compenserende maatregelen ten tijde van het nemen van het tracébesluit in detail is uitgewerkt, bevat artikel 10 van het tracébesluit een overzicht van de te compenseren effecten op het Natuurnetwerk Nederland en de compensatie op grond van de Wet natuurbescherming. De minister is er niet toe gehouden om de compensatie al op het moment van openstellen van de weg gerealiseerd te hebben. Voor wat betreft de beschrijving van de in het kader van mitigatie en compensatie te treffen maatregelen, voldoet het tracébesluit aldus aan het bepaalde in de Tracéwet. Tegen het tracébesluit is op de voorgeschreven wijze inspraak mogelijk en er hoeft dus niet te worden afgeweken van de gangbare procedure.</p>	Ja
11	<p>Ik concludeer dat er geen enkele reden is om verder de besluitvorming in te gaan met dit Ontwerp Tracébesluit Ring Utrecht A27/A12. De plannen zijn niet klaar qua effectbeschrijving op leefomgeving en qua invulling van compensatie, er is nog steeds niet ingegaan op de negatieve kostenbatenverhouding van het plan (waarvan de Commissie MER met nadruk heeft gezegd dat dit bij het OTB wel moest gebeuren), het plan is strijdig met de eigen verkeerskundige uitgangspunten en strijdig met het eigen beleid dat uitgaat van slimmer en breder investeren.</p>	<p>De kwaliteit van het milieu-effectrapport (MER) en de onderzoeken die daarbij horen worden getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r.. Zij heeft in haar eindoordeel de informatie in het MER als 'zorgvuldig en van hoge kwaliteit' beoordeeld. Intrekken van het ontwerp-tracébesluit en de milieu-effectrapportage vanwege onvoldoende kwaliteit is daarmee niet aan de orde.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	Nee
ZWE-00027	<p>1 Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen,</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)</p>	Nee

	<p>maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerptractébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.</p>		
2	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>	Ja
3	<p>Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
4	<p>Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.</p>	Nee
5	<p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt,</p>	Ja

		lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	
6	Een hoger gebruik van fiets en OV leidt tot een toename van de gezondheid. Het leidt niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarom is dit verre te prefereren boven verbreding van de ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
7	Om tot een positieve MKBA te kunnen komen bent u ervan uitgegaan dat de Nederlander nog 100 jaar lang accijns op benzine en diesel zal blijven betalen. Dat lijkt mij totaal in tegenspraak met alle nationale en internationale afspraken over de uitstoot van koolstofdioxide.	Deze manier om met accijns om te gaan is standaard in de werkwijze van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Het is inherent aan het gebruik van prognoses dat aannames over de toekomst gemaakt worden. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
8	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
9	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
11	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerpbesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
12	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog steeds niet aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aantrekkende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal inwoners in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
13	Hoewel ik nu pas twintig ben, heb ik de intentie om later met mijn gezin naar Lunetten te verhuizen. Ik ben in deze wijk opgegroeid en ik wil dat ze buiten kunnen spelen, in	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).	Nee

		veiligheid en rust - niet vlak naast een snelweg waar de auto's voorbij razen. Ik gun mijn kinderen het plezier van de buurt: het groen, de ruimte, de veiligheid, het dorpsgevoel en tegelijkertijd de verbondenheid met de stad. Gunt u mijn kinderen dat ook? En met hen, uiteraard, alle anderen van de toekomstige, jonge generatie?		
ZWE-00028	1	Uit de documenten die ik hierover heb gelezen is de noodzaak van deze uitbreiding van de ring en in het bijzonder de passendheid van deze uitbreiding op het voorgestelde verkeersprobleem niet duidelijk genoeg om de voorgestelde aantasting van natuur, geluids- en luchtkwaliteit te rechtvaardigen. Ik ben van mening dat de minister van deze plannen af moet stappen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee
ZWE-00029	1	Ik ben met name bezorgd over de overlast voor de wijk Lunetten gedurende de bouw (bouwverkeer Door de wijk, geluidsoverlast , aantasting van park de koppel, etc). Ik heb niet de indruk dat er rekening mee eist gehouden dat we 10 jaar naast een bouwput wonen. mijn woongenot wordt gedurende de bouw behoorlijk aangetast	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	2	Verder lijken me 12 meter hoge geluidsschermen niet passend in park de koppel.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de wijk Lunetten. Om de schermen in te passen aan de parkzijde komt er een groene afscherming voor de schermen.	Ja
	3	Verder ben ik bezorgd over de onvermijdelijke verlaging van de luchtkwaliteit door het extra verkeer dat de nieuwe brede weg gaat aantrekken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.	Ja
	4	Geraakt in belang: Ja, mijn woongenot wordt gedurende de bouw behoorlijk aangetast. Verder zal bij een bredere weg met meer verkeer de luchtkwaliteit in de omliggende wijken nog verder afnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Ja
ZWE-00030	1	De Wijkraad dient geen eigen zienswijze in maar onderschrijft de zienswijze die advocaat Imre Csikos namens de bij de KERNGROEP RING UTRECHT aangesloten organisaties heeft ingediend. Onjuistheden: Zie elders Over het hoofd gezien belang: Zie elders Geraakt in belang: De Wijkraad adviseert het College van Burgemeester en Wethouders van de stad Utrecht over alle aspecten van de leefbaarheid in Noordoost Utrecht en acht deze plannen een aantasting van de leefbaarheid, vooral in Voordorp	U heeft aangegeven de zienswijze van Mobilisation for the environment (MOB), mede ingediend namens de kerngroep Ring Utrecht, volledig te ondersteunen. Voor de beantwoording daarvan wordt doorverwezen naar de beantwoording van de MOB reactie in het specifiek deel van de Nota van Antwoord. U vindt deze onder nummer ZWE - 00560.	Nee
ZWE-00031	1	Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee
	2	Dit plan wordt achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen overbodig maken.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u	Ja

		<p>verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p> <p>In de bijlage bij het deelrapport Verkeer van het OTB is aangegeven welke uitgangspunten zijn gehanteerd bij de verkeersmodelberekeningen voor het OTB. Hieruit valt op te maken dat gebruik gemaakt is van de meest recente inzichten op het gebied van mobiliteit van dat moment. De Commissie m.e.r. heeft dat ook beaamd in haar eindadvies.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB zijn de meest recente inzichten inzake (slimme) mobiliteit meegenomen in de verkeersmodelberekeningen. De berekeningen tonen aan dat niet voldaan wordt aan de projectdoelstellingen voor wat betreft doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid indien het project niet zou worden gerealiseerd. Zie ook paragraaf 2.2 voor een nadere toelichting op nut en noodzaak van het project.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	
3	<p>De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. In het voorliggende plan wordt nog meer van het overblijvende gebied opgeofferd door de bak te verbreden. De Raad van State heeft in 1980 juist bepaald dat de bak zo smal mogelijk moest blijven. Ik ben dan ook van mening dat daaraan nog steeds gehoor gegeven moet worden. Een oplossing binnen de bak is ook de meest voor de hand liggende, zeker omdat binnen de bestaande bak óók al 2 maal 6 rijstroken passen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
4	<p>Om de verkeersveiligheid te bevorderen is het daarnaast aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen, namelijk dat de doorstroming wordt bevorderd, er minder fijnstof wordt uitgestoten en de geluidsoverlast wordt beperkt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.</p>	Nee
5	<p>Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichter bij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten.</p> <p>Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.</p>	Nee
6	<p>Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' ontbreekt essentiële data. Het MER schiet dan ook tekort in transparantie.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u</p>	Ja

		verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	
7	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
8	In het ontwerp tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
9	De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
10	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
11	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
12	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	Ja
13	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

		geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.		
	14	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	15	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke berekening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja
ZWE-00032	1	Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee
	2	Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).	Nee
	3	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te	Nee

		<p>liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten.</p> <p>Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.</p>	
6	<p>Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja
7	<p>Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.</p>	<p>De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.</p>	Nee
8	<p>In het ontwerptraacébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.</p>	<p>Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.</p>	Nee
9	<p>De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.</p>	<p>De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.</p>	Nee
10	<p>Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.</p>	Nee
11	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Met deze beheersmaatregel leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p>	Ja
12	<p>Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidsscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p>	Ja

			<p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherms langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherms is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherms" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherms op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	
	13	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	14	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja
ZWE-00033	1	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidsschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherms is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherms langs de A27 ter hoogte van de Koningin	Ja

		<p>Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	
3	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
4	Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppert, en het leefklimaat daar verslechteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
5	Een overkapping van de A27 zou veel geluidsproblemen en stankproblemen kunnen voorkomen en reguleren. Dit alternatief dient z.s.m. nader onderzocht te worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (glazen overkapping).	Ja
6	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja
7	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de zeer aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar hoort bij de kosten van het TB te worden opgeteld. Dit zijn immers kosten die de belastingbetaler ten laste komen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
8	De oplossing Verbreden A27 is alleen beschikbaar voor de beperkte groep van automobilgebruikers. Voor de mensen die leven met spaarzaam gebruik van auto's auto wordt niets gedaan, zij worden uitgesloten voor deze dure voorziening. De alternatieve oplossing is beschikbaar voor een veel grotere groep van gebruikers. De automobilgebruikers kunnen via de voorzieningen op de knooppunten nog steeds gebruik maken van de, niet verbrede, A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

	9	De verbreding van de Ring trekt autoverkeer aan. Het plan is dan ook strijdig met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding leidt tot files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de (echte, dus niet alleen auto-)bereikbaarheid te verbeteren	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	10	Het is onbegrijpelijk dat potentiële mogelijkheden om alternatieve energie op te wekken bij projecten die vallen onder de verantwoordelijkheid van een milieuminister niet optimaal worden benut. Geluidwerende schermen langs de Ring dienen dan ook als een geïntegreerd zonnepaneel te worden uitgevoerd, al dan niet in combinatie met de werkzaamheden. De schermen moeten transparant worden waar ze dicht bij huizen staan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
	11	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd ben ik bang voor een verandering in de grondwaterstand. Bij het lekken van het vlies dan wel door mogelijke plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan de oorzaak zijn van sterfte van de oude bomen. Dat is onacceptabel. U mag dit risico niet nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Effecten naar de omgeving worden beperkt door toepassing van een schermwand. Zie hiervoor het MER Actualisatie 2020. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden.	Ja
ZWE-00034	1	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukte van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
	4	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

5	In 2015 heeft de regering toegezegd het Urgenda klimaatvonnis te gaan uitvoeren. Daarbij past niet dat de minister voortgaat op de weg van meer asfalt, omdat dat autogebruik, en daarmee de CO2 uitstoot stimuleert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
6	Ik vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch veel aantrekkelijker dan het asfalt van de A27.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm wordt transparant uitgevoerd en komt rechtop tussen de gebouwen te staan.	Ja
7	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg. Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	Ja
8	Het risico van scheuren van de folie moet afgewenteld worden op de gebruikers van het snelwegennet: jaren lang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunettenen Rjinsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee

9	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
10	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke berekening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja
11	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
12	Dit project trekt verkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden en gewonden op de snelwegen. Om die reden mag u dit project niet voortzetten. Ik stel voor dat u op de Ring Utrecht een snelheid van 80 km/u invoert. Dat is veiliger en bovendien kunt u dan volstaan met een bescheidener uitvoering, bijvoorbeeld 2 maal 6 rijstroken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
13	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
14	Mensen in volkstuinten, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee

		inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.		
ZWE-00035	1	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt.	Ja
	2	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
	3	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	4	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bereiken. De geluidsschermen moeten overal tenminste 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Bovendien moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in paragraaf 2.5 Geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Ja
	5	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
	6	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	7	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben;	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.		
8	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er - ook bij een eventuele schade aan de folie - er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja	
9	Volgens mij hebben al decennia geleden vele onderzoeken aangetoond, dat wegbreiding altijd tijdelijk helpt tegen files, maar dat er daarna een aanzuigende werking komt met dus een tegenovergesteld effect dan het beoogde. DOM dus, niet doen!! Uiteindelijk ben je met die Ringweg nog verder van huis, letterlijk en figuurlijk.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee	
10	Mensen in volkstuinten, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee	
ZWE-00036	1	In algemene zin constateer ik dat het Ontwerp Tracébesluit achterhaalde oplossingen biedt voor een achterhaald geformuleerde problematiek. Ook het Ministerie van I en M toont in recente teksten een begin van besef dat meer asfalt geen eigentijdse oplossing is in een tijd waarin slimme vormen van mobiliteit steeds nadrukkelijker in beeld komen en de combinatie fiets en trein al jaren - waar het gaat om verplaatsingen - het enige bestendige groeimodel in ons land is. Daarnaast houden plannen als hier aan de orde op geen enkele wijze rekening met de zeer forse opgave op het gebied van klimaatbeleid, die logisch voortvloeit uit de zogenaamde Urgenda uitspraak en de ondertekening van het recente Parijse akkoord op dit gebied. Hoewel de Nederlandse regering de aanscherping van het Europees klimaatbeleid vanaf de periode 2020 tot de periode 2030 heeft geaccordeerd houdt het voorliggende Ontwerp Tracébesluit hier op geen enkele manier rekening mee.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2	Dit project zal de automobiliteit vergroten, terwijl het gebruik van de auto juist zou moeten worden ontmoedigd. Toenemend autoverkeer geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, NOx, remmen-, wegdek- en bandenslijtage. Uit onderzoek van Natuur en Milieu is gebleken dat thans de luchtkwaliteit in de directe nabijheid van de beide snelwegen A27 en A12 (m.n. Lunetten- en Hoograven-Zuid) dusdanig is, dat sprake is van gezondheidsschade. De verbreding van beide snelwegen heeft alleen maar nadelige	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja

	gezondheidseffecten, die zwaarder dienen te wegen dan het enkele belang dat is gediend met dit OTB.		
3	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt	Ja
4	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerpracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
5	Hoe kan u nu serieus zo'n groot project promoten, terwijl we nog maar net het klimaatakkoord hebben ondertekend? Weer een mooi geval van met de mond belijden maar het tegengestelde doen.. Zo lokt u nog meer verkeer naar en rond Utrecht, en zal er niks veranderen, behalve nog meer luchtverontreiniging en verkeerd kapitaalgebruik/kapitaalvernietiging.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
6	Wie wil dit project eigenlijk? Vervoerdersorganisaties pleiten voor een bereikbaar Nederland, maar voor hen is dat toch in de eerste plaats het verminderen van onnodig weggebruik, en dan in het bijzonder op het bewuste wegennet van A27 en A12. De verkeersaantrekkende werking van uw project werkt voor hen juist averechts. Ook de automobilist heeft niets aan dit project want u lost met dit project de files niet op. U trekt met dit project alleen maar meer autoverkeer aan, zoals uit eerder wegverbredingsprojecten is gebleken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
7	De z.g. 'Groene Verbinding' wordt belangrijk gevonden door RWS. Maar niet door bewoners en lokale belangengroepen. De glazen kap op de bak en A27 die 'haalbaar' is, moet meteen worden uitgewerkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
8	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
9	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

ZWE-00037	1	Ik heb bezwaren tegen de ingrijpende gevolgen voor het landschap, de natuur en voor de gezondheid van mens en dier van deze grootschalige aanpak van de verbreding van de Ring Utrecht A27/A12.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	<p>Zienswijze Kerngroep Ring Utrecht</p> <p>Als inwoner van Utrecht verwijs ik voor wat betreft mijn argumenten tegen het OTB A27/A12 Ring Utrecht tevens naar de uitstekende zienswijze die op 19 juni jl. is ingediend door de Kerngroep Ring Utrecht, de Vereniging Leefmilieu, de Stichting Bewoneroverleg Lunetten, Vereniging het Groene Dak, de Natuur en Milieufederatie Utrecht, Vereniging Aktie Amelisweerd, Vereniging U-Track en een groot aantal belanghebbenden. De link naar de zienswijze vindt u hieronder.</p>	U heeft aangegeven de zienswijze van Mobilisation for the environment (MOB), mede ingediend namens de kerngroep Ring Utrecht, volledig te ondersteunen. Voor de beantwoording daarvan wordt doorverwezen naar de beantwoording van de MOB reactie in het specifiek deel van de Nota van Antwoord. U vindt deze onder nummer ZWE - 00560.	Nee
	3	<p>CPB publicaties</p> <p>Verder verwijs ik naar twee recente publicaties van het Centraal Planbureau (CPB). Het eerste betreft een bericht waarin het CPB meent dat de verbreding van de Ring Utrecht uitgesteld moet worden.</p> <p>http://www.cpb.nl/persbericht/3214634/uitstel-verbreding-a27a12-ring-utrecht-beste-optie</p> <p>“Uitstel van de verbreding A27/A12 bij de Ring Utrecht verhoogt de maatschappelijke welvaart. Een analyse van de maatschappelijke kosten en baten geeft aan dat het project pas rendeert als het fileprobleem rondom Utrecht aanzienlijk verergert ten opzichte van de huidige situatie”.</p> <p>...(...)</p> <p>“Maar op basis van de nu beschikbare veiligheidsrapporten kunnen sommige van dergelijke varianten naar de mening van het CPB niet op voorhand worden uitgesloten. Dit zou als voordeel hebben dat de bak bij Amelisweerd niet hoeft te worden verbreed. Uitstel van besluitvorming heeft daarom ook het voordeel dat deze alternatieven nader onderzocht kunnen worden”.</p> <p>Het tweede bericht is een publicatie van het CPB waarin gesteld wordt dat :</p> <p>“De rol van gemeenten en provincies in het mobiliteitsbeleid zal de komende tijd naar verwachting verder toenemen. Grootschalige investeringen in rijkswegen en spoor zijn de komende decennia minder vaak rendabel. Lokaal valt wel winst te boeken op het gebied van mobiliteit. Steden blijven nieuwe bewoners trekken; ze zullen moeten investeren in hun transportsystemen om de toenemende mobiliteit aan te kunnen”.</p> <p>http://www.cpb.nl/persbericht/lokale-overheid-grotere-rol-bij-mobiliteitsbeleid</p> <p>De gemeente Utrecht is al bezig met een mobiliteitsbeleid, gericht op het versterken van de rol van de fiets en de voetganger en het OV. Naar mijn mening strookt het verbreden van de Ring Utrecht op geen enkele manier met het beleid van de gemeente. Ik zou u dan ook willen verzoeken om de rol en de zienswijze van de gemeente Utrecht in het OTB veel meer mee te wegen. De gemeente Utrecht heeft onlangs een zienswijze ingediend waar ik het volledig mee eens ben. Het volgende citaat sluit hier goed bij aan, het citaat is afkomstig uit de hierboven vermelde publicatie van het CPB:</p> <p>“Grottere steden blijven ook in de toekomst meer bewoners trekken, bij hoge én bij lage groei van de economie en bevolking. Dit creëert nieuwe uitdagingen voor mobiliteitsbeleid. Stedelijk mobiliteitsbeleid is bij uitstek een onderwerp voor</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p> <p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument ‘Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar’ (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de afwaardering van de Cartesiusweg en ‘t Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020.</p> <p>In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>Het rapport waar de inspreker naar toe verwijst betreft de second opinion van de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) van de Ring Utrecht. In de second opinion stelt het Centraal Planbureau dat de algemene indruk van de MKBA goed is. Een MKBA is slechts een van de instrumenten om tot een besluit te kunnen komen. Een ander is de milieu-effectrapportage en zijn verkeersveiligheidsanalyses. De verkeersveiligheid van ontweven binnen de bestaande bak is uitgebreid bestudeerd door specialisten op verkeersveiligheid en is samengevat in de Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 - 2016). Hierin is aangetoond dat er geen verkeersveilige oplossing is voor ontweven in een niet verbrede bak. Een economisch afwegingsmodel als een MKBA kan niet functioneren als een model voor de afweging van verkeersveiligheid. Het realiseren van Ring Utrecht maakt onderdeel uit van vastgesteld beleid. Verkiezingen hoeven hiervoor niet afgewacht te worden</p>	Ja

	<p>besluitvorming op lokaal niveau, waarbij sprake kan zijn van samenwerking met en medefinanciering vanuit de kant van het Rijk”.</p> <p>Bovendien zullen er in 2017 al verkiezingen plaatsvinden. Waarom nog voor de verkiezingen zo’n belangrijke beslissing nemen die zulke ingrijpende gevolgen heeft?</p>		
4	<p>Kromme Rijn</p> <p>Als inwoner van Utrecht ga ik regelmatig met de fiets naar de landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen. Met de fiets doe ik er iets langer dan 10 minuten over. Ik kan er ook lopend naartoe. Dan heb ik de keuze om het prachtige wandelpad langs de rivier de Kromme Rijn te nemen. Het is uniek voor een grote stad als Utrecht in ons land, dat je via een pad langs de rivier vanuit de stad naar de landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen kunt lopen. Om te recreëren en van de prachtige natuur te genieten. De route langs de Kromme Rijn loopt overigens helemaal tot Wijk bij Duurstede. Het KrommeRijnpad is in 2015 uitverkozen tot dé leukste wandelroute van het jaar.</p> <p>Mijn mening is dat de verbreding van de Ring Utrecht gevolgen heeft voor een deel van deze route langs dit pad. Zo is er het viaduct dat verbreed en verhoogd gaat worden. Het viaduct over de Kromme Rijn wordt bijna 100 meter breed! Ik maak me grote zorgen over de gevolgen van deze maatregel op het landschap aldaar. Er is een prachtig stuk met bomen waar het in de lente vol met bloeiend luitenkruis staat. Bovendien wordt de herrie vanaf dit viaduct naar het bos ondraaglijk. Ik heb recent een geluidsonname gemaakt van het verkeerslawaai (na de spits) van het bestaande viaduct en ik schrok daar zelf van. Na de verbreding zal de geluidsoverlast nog erger zijn. En dan heb ik het niet eens over de bouwoverlast die zeker 8 jaar zal duren. Hoe gaat het dan verlopen voor de wandelaars en joggers die hier regelmatig lopen? En de dieren? En wat zijn de gevolgen voor de woningen die hier staan en de tennisbanen die ook in dit gebied liggen?! Hoe lang gaat het na de bouwoverlast duren voordat het landschap en de natuur helemaal zijn hersteld?</p> <p>In het OTB staat over de onderdoorgang Kromme Rijn: ‘De onderdoorgang komt er anders uit te zien: minder benauwend dan nu nog het geval is’. Ik kan u verzekeren dat deze onderdoorgang op geen enkele manier door mij als ‘benauwend’ wordt ervaren. Bovendien kan een natuurvriendelijke oever ook aangelegd worden zonder de verbreding.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>Of het jaagpad ook tijdens de bouwperiode altijd toegankelijk blijft is op dit moment nog niet aan te geven. Rijkswaterstaat bekijkt de komende periode samen met de gemeenten en provincie welke eisen ten aanzien van dit soort verbindingen aan de opdrachtnemers kunnen worden meegegeven. Het belang van het jaagpad is echter bekend en wordt daarbij meegenomen.</p> <p>De gevolgen die de wegaanpassingen voor de woningen en verenigingen in de omgeving hebben, worden met de betreffende partijen besproken.</p> <p>In het ontwerp-tracébesluit was langs de A27 ter hoogte van de Kromme Rijn een zichtwal opgenomen. Om het ruimtebeslag te beperken is deze in het tracébesluit vervangen door een constructie, die dezelfde uitvoering zal krijgen als de aansluitende geluidschermen. Aangezien de benodigde ruimte voor een geluidscherm veel minder groot is dan voor een geluidwal, betekent dit dat een veel groter deel van het gebied ongemoeid wordt gelaten en het groen kan worden gehandhaafd. Bijkomend voordeel is dat de vormgeving als geluidscherm leidt tot een effectievere afscherming van het gebied erachter. Door de zichtwal te vervangen door een geluidscherm zal de geluidbelasting in het achterliggende gebied 1 tot 2 dB lager zijn dan in het ontwerp-tracébesluit.</p>	Ja
5	<p>Natuur, landschap, compensatie</p> <p>Ook voor Amelisweerd en Rhijnauwen zelf heeft de verbreding van de Ring talloze gevolgen. Ik kom er graag. Dat geldt voor veel meer inwoners van Utrecht. Het is voor mij het meest nabije bosgebied om te kunnen recreëren. Voor de verbreding van de Ring moeten heel veel bomen worden gekapt en verdwijnt opnieuw waardevolle natuur. Aan beide kanten van de A27 verdwijnt een flinke strook bos met veel oude eiken en beuken. Maar ook langs andere delen van de Ring worden veel bomen gekapt. Na de kap van Amelisweerd in 1982 beloofde minister Zeevalking dat er weer bomen zouden worden terug geplant, in en rond het verkeersplein Rijnsweerd. Die bomen worden nu op hun beurt weer allemaal gekapt. In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan.</p>	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van</p>	Ja

		<p>Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisseweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermd) soorten).</p> <p>Ten aanzien van het punt in de zienswijze dat alle bomen rond verkeersplein Rijnsweerd gekapt zouden worden; een groot deel van de bomen rond het knooppunt blijven gehandhaafd. Ook worden in de eindsituatie weer extra bomen rond het knooppunt aangeplant langs de delen die veranderen. Dit is te zien op de kaarten in de Oplegnotitie Landschapsplan 2020.</p>	
6	<p>Behalve het bos wordt ook het landschap verder aangetast. Bijvoorbeeld het Krommerijngedebied en het mooie landschap achter de Botanische Tuinen op de Uithof. Ook de weidegebieden rond Fort Voordorp en Fort 't Hemeltje.</p> <p>De vraag is hoe u deze vernietiging van de natuur wilt compenseren. Het lijkt er op, dat de natuurcompensatie nog steeds niet rond is. Rijkswaterstaat is nog altijd aan het zoeken. In de buurt van Utrecht, zeker aan de oostkant, is weinig ruimte voor compensatie. De meeste plekken hebben al een bestemming. Of er is al waardevolle natuur, en daar kun je niet compenseren. Ook wil je niet dat waardevol cultuurlandschap wordt opgeofferd om er bos van te maken.</p> <p>Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.</p> <p>Voorts zit ik niet te wachten op een constructie à la het Prins Clausplein bij knooppunt Rijnsweerd. Zo'n fly-over past totaal niet bij het landschap, is horizon-vervuilend en heeft overige negatieve effecten, zoals geluidsoverlast en meer luchtvervuiling.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p> <p>De effecten op het landschap zijn beschreven in de milieu-effectrapportage. Mede door de maatregelen in het Landschapsplan leidt het project niet tot negatieve effecten op het landschap.</p> <p>De natuurcompensatie is concreter geregeld in de fase tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is dit aangegeven. Uw vergelijking met het Prins Clausplein gaat in zoverre op dat er bij de Ring Utrecht ook vier verkeersniveaus komen. Het verschil met het Prins Clausplein is echter dat er bij de Ring Utrecht één niveau onder de grond wordt aangelegd waardoor dit knooppunt minder de hoogte in gaat dan het Prins Clausplein. In het milieueffectrapport tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt</p>	Ja
7	<p>Vogels</p> <p>De plannen hebben ook voor de vogels nadelige gevolgen. Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen helemaal rampzalig: De bomen in Amelisseweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar ze niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur, 2.8.4 effect van geluid op vogels.</p>	Nee
8	<p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee

	<p>aan de EU-normen voor luchtverontreiniging voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is. De overlast gedurende de bouw zal erg heftig worden. Niet alleen door herrie en stank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt geblokkeerd. Dan past het u niet om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Het is op dit moment nog onduidelijk hoe de realisatie van het project Ring Utrecht uitgevoerd gaat worden. Rijkswaterstaat onderzoekt momenteel samen met onder andere de gemeente Utrecht en de Provincie Utrecht hoeveel verkeershinder en hinder voor omwonenden het project mogelijk gaat veroorzaken, en zal maatregelen treffen om deze hinder zo goed als mogelijk te minimaliseren. Het zal in ieder geval geen sluitpost op de begroting van het project worden.</p>	
9	<p>Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden.</p>	<p>Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht, het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De draagkracht van het dak is identiek aan de draagkracht van de tunnel bij Leidsche Rijn, daar blijkt een aantrekkelijke inrichting van het dak mogelijk.</p>	Ja
10	<p>De Uithof en de bereikbaarheid De bereikbaarheid van de Uithof moet verbeterd worden. Een belangrijk argument in het OTB om de Ring Utrecht te verbreden. Maar in het promotiefilmpje van de Verbreding Ring Utrecht en in documenten hoor en lees ik weinig over de aan te leggen tram. Daarnaast is de verbreding niet nodig om de bereikbaarheid te verbeteren. In een artikel van De Utrechtse Internet Courant van 5 april 2013 met als titel : "Moet de A27 bij Amelisweerd verbreed worden? Dat is de vraag" wordt de heer De Gelder geciteerd (directeur van het Utrecht Science Park).</p> <p>https://www.duic.nl/algemeen/moet-de-a27-bij-amelisweerd-verbreed-words-dat-is-de-vraag/</p> <p>De Gelder geeft aan dat "de weg wat hem betreft niet verbreed hoeft te worden. "De bereikbaarheid is voor ons heel belangrijk. En dan is de breedte van de weg niet belangrijk voor ons, we kijken dan eerder naar de bereikbaarheid van De Uithof. Dan is een afslag vanaf de A27 richting De Uithof een stuk belangrijker. Als klein clubje met een groot project, het realiseren van 3000 banen, is het vestigingsklimaat in het Utrecht Science Park van groot belang. In dat kader vinden we het vooral belangrijk dat de verbinding met Schiphol via de Uithoflijn goed is."</p>	<p>De aanleg van de tram (de Uithoflijn) is inmiddels gerealiseerd en eind 2019 in gebruik genomen. In het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met deze tramlijn. Voor wat betreft de aansluiting op de A27: de Uithof heeft een aansluiting op het hoofdwegenet, op de A28. Voor het toevoegen van een extra aansluiting op de A27 is geen ruimte. Voor een toelichting op de nut en noodzaak van het project, zie paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord</p>	Ja
11	<p>In en om Utrecht is er al veel verbeterd wat betreft het Openbaar Vervoer. Sporen zijn en worden verdubbeld. Nieuwe stations zijn aangelegd (Vaartsche Rijnstation) en stations zijn vergroot en verbeterd. Er komt bovendien een tramlijn naar de Uithof. Daarnaast is de gemeente Utrecht (zie ook hierboven) bezig met een mobiliteitsbeleid. Hoe strookt dit alles met de plannen van Rijkswaterstaat om de Ring Utrecht te verbreden? Is dit wel nodig?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>Gedurende het planproces van de Ring Utrecht vindt continu overleg plaats met andere overheden om de verschillende initiatieven op elkaar af te stemmen. In 'VERDER' werken gemeenten, provincie en het rijk aan een samenhangend pakket aan maatregelen die de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren, waarbij alle vervoersmodaliteiten een rol spelen. Uit de verkeersmodelberekeningen bij het OTB (zie deelrapport Verkeer) en de - aanvullende -verkeersmodelberekeningen in de Oplegnotitie Verkeer 2020 bij het</p>	Ja

			TB2020, volgt dat realisatie van het project Ring Utrecht leidt tot een verschuiving van gemotoriseerd verkeer van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet. De realisatie van de Ring Utrecht maakt het mede mogelijk dat er op het onderliggend wegennet meer ruimte vrijkomt voor OV en fiet	
	12	Totaal gaat het om een bedrag van 1,2 miljard euro. Wat kun je met het geld doen als de Verbreding van de Ring niet doorgaat. Er zijn voldoende alternatieven. In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat. Ook zijn er andere alternatieven die het CPB bijvoorbeeld noemt : beïnvloeden van het reisgedrag, optimaliseren van bestaande verbindingen en inspelen op nieuwe technologieën. Experimenten en beleidsevaluaties kunnen helpen om dit beleid vorm te geven.	In het MER Eerste Fase zijn alternatieven onderzocht waarbij het taakstellend budget geïnvesteerd wordt in andere modaliteiten (OV en fiets) en waar de effecten van rekening rijden zijn meegenomen. Het beleid voor het bouwen van parkeergarages is de verantwoordelijkheid van de betreffende gemeenten en valt buiten de scope van dit tracébesluit. Twee onafhankelijke Commissies (Commissie m.e.r. en Commissie Schoof) hebben eerder geconcludeerd dat deze onderzoeken zorgvuldig zijn opgesteld en beide Commissies ondersteunen de conclusie dat dergelijke alternatieven niet probleemoplossend zijn. In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de berekeningen. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen.	Ja
ZWE-00038	1	Ik hoop dat deze reactie een bijdrage levert aan het heroverwegen van de verbreding van de A27!	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00039	1	Recentelijk hebben het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geconstateerd dat de aanleg van extra snelwegen in Nederland niet meer rendabel is.! Dat geldt dan toch zeker voor dit project, dat door alle ingrepen in de leefomgeving van mens, dier en plant toch al extra duur is. Zelfs organisaties als RAI, Bovag, ANWB, en andere belangenbehartigers van automobilisten, pleiten er allemaal voor files op te lossen door rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie. Daarentegen veroorzaken asfalt en wegverbredingen, zeker op de lange termijn, alleen maar méér files.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	2	De bereikbaarheid van de regio staat inderdaad onder druk, een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer auto's richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	3	Voor het ontwerp-tracébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	4	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei hollen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.		
	5	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00041	1	Onderwerp: Een bredere weg helpt weinig tegen files.	Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.	Ja
	2	Park Lunetten moet blijven. We hebben in Lunetten al teveel fijnstof.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. Park de Koppel in Lunetten blijft gehandhaafd. In de bocht van de aansluiting Hoograven wordt het geluidscherm dichterbij de weg geplaatst, dan de huidige geluidwal. In de tussenliggende ruimte zal het park aangevuld worden.	Ja
	3	Amelisweerd is cultureel erfgoed.	In de milieu-effectrapportage (hoofdstuk Landschap en Cultuurhistorie) en in het deelrapport Cultuurhistorie en Archeologie is uitvoerig ingegaan op de cultuurhistorische waarde van het landgoed Amelisweerd. Deze waarde wordt door de wegverbreding niet aangetast.	Nee
	4	Utrecht is prima bereikbaar per ov . de overige randstad ook.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). De mate bereikbaarheid via het OV is geen onderwerp van deze planstudie. De doelstellingen voor het project Ring Utrecht betreffen de mate van bereikbaarheid via het hoofdwegennet.	Ja
	5	Meer wegen, meer auto's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	6	Onjuistheden: De bak gaat niet werken.	Het is uit deze zienswijze niet duidelijk waarom de bak niet gaat werken. De huidige bak vervult zijn functie: een verdiepte weg mogelijk maken. De verbrede bak zal diezelfde functie gaan vervullen.	Nee
	7	Over het hoofd gezien belang: Natuur Lunetten Voordorp bewoners Geraakt in belang: Geluidsoverlast, meer fijnstof, minder groen in de wijk, meer verkeer, slechter bereikbaar van de wijk zelf.	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de	Ja

			<p>leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Voor uw specifieke situatie geldt dat de geluidbelasting op uw woning afneemt door het project met 4dB.</p> <p>In de wijk Lunetten wordt aan de oostkant groen aangetast, maar aan de zuidkant door de uitbreiding van park de Koppel tot aan het scherm groen toegevoegd. Zowel in de wijk Lunetten als in de wijk Voordorp betreffen de aantastingen groen aan de rand van de wijk en niet middenin de wijk. Alle bomen die gekapt worden voor het project worden gecompenseerd.</p> <p>Door de uitbreiding van de Ring Utrecht wordt de wijk Lunetten niet slechter bereikbaar in de eindsituatie; het verkeersonderzoek laat zien dat door verbreding van de hoofdwegen, de verkeersintensiteit op de Waterlinieweg afneemt. Dit komt de uitstroom van verkeer uit de wijk Lunetten ten goede. Bij de wijk Voordorp worden aanpassingen aan het kruispunt van de A27 en de weg Utrecht in gedaan om de doorstroming te verbeteren. Deze aanpassingen maken onderdeel uit van het tracébesluit.</p>	
ZWE-00042	1	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk	Ja

		grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	
2	De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
3	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.	Ja
4	De compensatie voor het vernietigen van lappen Amelisweerd is eigenlijk niet uitgewerkt. Aan kaartjes met zoekgebieden zonder enige garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit Ontwerp Tracébesluit in tot de compensatie fatsoenlijk is geregeld. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn mag u niet meer in aanmerking nemen voor compensatie. Op dit moment biedt het OTB onacceptabel weinig garantie voor een wel acceptabele compensatie. Trek het in.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
6	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
7	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee

8	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
9	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
10	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
11	U hebt een keuze : U kunt ofwel klauwen met gemeenschapsgeld weg gooien naar wegverbredingen, die hun doel finaal voorbijschieten, of u kunt dat zelfde geld aanwenden op een manier die wel werkt: Bouw parkeergarages, en zorg voor goed openbaar vervoer tussen deze garages en de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc.); dat zal heel veel autoverkeer schelen, en is goed voor milieu en klimaat! Wat gaat u kiezen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
12	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er zijn geen effecten voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidschermen.	Ja
13	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
14	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen helemaal rampzalig: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
15	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.	Nee

		<p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakke het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	
16	<p>We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Nee
17	<p>Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/. Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).</p>	Nee
18	<p>De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
ZWE-00043	<p>1 Hieronder stel ik u op de hoogte van mijn zienswijze met betrekking tot het ontwerp tracébesluit Ring Utrecht. Eerst even voorstellen: Samen met mijn vier jonge kinderen (5-15 jaar) woon ik aan de zuidrand van Lunetten, op circa 200 meter van de A12/knooppunt Lunetten. Al jarenlang ervaren wij veel geluidsoverlast. Zo slaap ik met oordoppen in, maar desondanks wordt</p>	<p>In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord.</p>	Nee

	<p>ik vaak 's ochtends rond half 6 wakker van het aanzwellend geluid op de snelweg. Alleen als er een stevige wind uit noordelijke richting waait, is het hier rustig en kan ik mij -zelfs met de geluidsschermen in mijn blikveld- wanen aan de rand van een natuurgebied. Want vrijwel heel Lunetten, en zeker de zuidrand, wordt omgeven door een prachtige strook natuur van hoge landschappelijke en ecologische waarde.</p> <p>Op u rust de grote verantwoordelijkheid een besluit te nemen over de verbreding van de snelwegen rondom Utrecht. In de voorbeeld-zienswijze die is ontwikkeld door de gezamenlijke belangengroepen staan alle argumenten op een rijtje waarop een beslissing tégen verbreding kan worden gebaseerd. Die zult u dus ook in ruime mate onder ogen krijgen en hoewel van harte eens met deze argumenten, ga ik ze hier niet herhalen.</p> <p>Wel wil ik een klemmend beroep op u doen om u (meer) bewust te worden van de implicaties van de verbreding van de snelwegen voor toekomstige generaties, het feit dat de effecten onomkeerbaar zijn en het feit dat u in dit besluitvormingsproces persoonlijk een verschil kunt maken. Daartoe wil ik eerst enkele wat mij betreft onderbelichte effecten van de verbreding voor het voetlicht brengen en u vervolgens uitnodigen in een experiment om uw persoonlijke betrokkenheid bij uw plaatsbepaling te vergroten.</p>		
2	<p>Door de aanzuigende werking van extra auto's zal de toename van het verkeer groter worden dan in de meest behoudende groeiscenario's. En asfalt dat eenmaal gelegd is, zal nooit meer verdwijnen zonder plaats te maken voor nieuw of nog meer asfalt. Het gevolg is dus meer luchtvervuiling en dus een grotere aanslag op onze gezondheid en de gezondheid van onze opgroeiende kinderen. Zij zijn nog kwetsbaarder en gevoeliger voor deze vervuiling en hebben nog een heel leven voor zich waarin de schadelijke effecten zich kunnen manifesteren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Ja
3	<p>Nu Amelisweerd opnieuw dreigt te worden aangetast, is natuurlijk ook de gezondheid van dieren en een heel ecologisch systeem in gevaar. Het kappen van bomen zal leiden tot een verstoring in het evenwicht van dit gebied, omdat het de bescherming wegneemt van de buitenste rand bomen. Ook de grondwaterstand zal veranderen door de werkzaamheden. Het is onvoldoende onderzocht wat de gevolgen voor het overblijvende bos zullen zijn. Weinig mensen realiseren zich dat aantasting van vrije natuur ook rechtstreeks van invloed is op de gezondheid van onszelf en onze kinderen, een onderbelicht aspect in de hele discussie over nut en noodzaak van verbreding.</p>	<p>Het belang van Amelisweerd voor mens en dier is bekend. Daarom is aan dit waardevolle landgoed ook specifiek aandacht besteed in het deelrapport natuur bij de milieu-effectrapportage en in het mitigatie en compensatieplan. De aantasting van deze zone zal vanwege de bijzondere waarde met een kwaliteitstoelage van 2,8 gecompenseerd worden. Dat betekent dat voor 1 ha aantasting van Amelisweerd 3,8 ha natuur terug zal komen in de omgeving. Per saldo zullen mens en dier er daarom niet op achteruitgaan en op termijn zal de natuurwaarde van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) toenemen evenals de omvang aan natuur voor de mens. De effecten van verdroging en effecten op het resterend bos zijn in het deelrapport water en deelrapport natuur wel degelijk onderzocht. Het aspect verdroging zal in de uitvoeringsfase nader worden onderzocht als meer bekend is over de uitvoeringsmethode.</p>	Ja
4	<p>Voor de beeldvorming opnieuw een korte schets van onze persoonlijke situatie. Ik kom graag met mijn kinderen in Amelisweerd. Voorheen was het zelfs altijd ons vaste programma voor de zondagmorgen. De kinderen struinden dan urenlang door het bos, kenden alle plekken waar je goed kon spelen en de variatie in hun spel was eindeloos, soms een hele ochtend op een enkele hectare. Ze benoemden het zelfs als "ons bos", zoveel verbinding ervoeren ze met deze plek. We waren het liefst in Nieuw Amelisweerd, het landgoed grenzend aan de A27, want daar komen de minste mensen op zondagmorgen. Maar ook hier was de windrichting van invloed op in ieder geval mijn beleving van (zondags)rust.</p> <p>Kinderen zoals de mijne worden 'scharrelkinderen' genoemd in het boek 'Het laatste kind in het bos' van de Amerikaanse auteur Richard Louv. Louv laat op basis van vele wetenschappelijke publicaties overtuigend zien dat veel gedrags-, leer- en fysieke problemen van kinderen gerelateerd zijn aan te weinig beweging, te weinig frisse lucht, kortom te weinig in de vrije natuur zijn. Nooit zaten zo veel kinderen binnen, vaak achter een tv- of computerscherm. Richard Louv brengt dit opgroeien zonder natuur in verband met de verontrustende toename van overgewicht, concentratiestoornissen en depressies bij kinderen. Het laatste kind in het bos werd in de Verenigde Staten een bestseller en gaf aanleiding tot een nationale dialoog. Ook hier in Nederland maakte het boek zoveel</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p>	Nee

	<p>indruk dat het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit subsidie verleende om het boek naar het Nederlands te laten vertalen en in te brengen in het veld. Terug naar de plannen tot verbreding van de snelweg. Louw maakt in zijn boek duidelijk dat de natuur een bron van gezondheid is en door zijn boek is er een grotere bewustwording ontstaan van het idee dat de reikwijdte van de natuur meer behelst dan kennis, beleving, respect en behoud. Het gaat in de kern om zelfbehoud, van onszelf en onze kinderen! Het is daarom ook onbegrijpelijk dat de overheid zich aan de ene kant hard maakt voor de gezondheid van kinderen (en de toenemende gezondheidsproblemen waarmee kinderen kampen) en tegelijkertijd vanuit een ander ministerie de natuur waarin kinderen spelen en die voorwaarde is voor hun lichamelijke en geestelijke gezondheid onherstelbaar aantast. De geloofwaardigheid van de politiek is wat mij betreft in het geding.</p> <p>Mag ik u ten slotte van harte uitnodigen in een experiment om uw persoonlijke betrokkenheid bij het onderhavige beleidsissue te vergroten door u voor te stellen dat u met uw eigen kinderen in een huis hier bij ons op het pleintje woont. Doet u alsublieft mee? Volgende stap is om -zoals een kind dat kan - in openheid naar de plannen te kijken alsof u ze voor het eerst onder ogen krijgt (zal niet eenvoudig zijn, maar toch). Wilt u dan bij uzelf nagaan of u een verandering in uzelf opmerkt in hoe u zich tot de plannen verhoudt? Ook een kleine verandering is interessant om nader te onderzoeken. Goed, u begrijpt dat ik u met klem oproep om niet alleen met uw professionele, politiek-gekleurde vaste bril op naar het OTB Ring Utrecht te kijken, maar juist vernieuwend en onderzoekend en met zorg voor de menselijke maat. Met zorg voor kinderen, toekomstige generaties en hun leefomgeving. Met zorg voor de gezondheid en toekomst van mijn en uw kinderen.</p> <p>Aan mijn kinderen kan ik het niet uitleggen, de zin van deze wegverbredingen. Het gaat er bij hen gewoonweg niet in. Voor hen is het daarom logisch dat we opnieuw langs de deuren zijn gegaan met flyers om buurtbewoners te attenderen op wat er in hun leefomgeving gaande is.</p> <p>Samen met hen onderteken ik, u veel wijsheid en moed toewensend, in het vertrouwen dat u ook uw hart zult laten spreken, met hoogachting,</p>		
6	<p>Onjuistheden: Ja, het OTB gaat uit van achterhaalde groeiscenario's voor het verkeer dat gebruikt maakt van de snelwegen A27/A12. De onderbouwing met cijfers moet opnieuw plaatsvinden op basis van de meest recente publicaties hierover van ondermeer het CPB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenari'o's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p>	Nee
7	<p>In het OTB worden de mogelijkheden voor alternatieve mobiliteit niet meegenomen, terwijl de gemeente Utrecht voorloper is op dit gebied. De effecten die gerealiseerd kunnen worden met inzet op alternatieve mobiliteit worden zo niet meegenomen, waardoor het OTB een vertekend beeld geeft van de mogelijkheden om tot een oplossing te komen.</p> <p>Ook de mogelijkheid om de maximum snelheid in de bak bij Amelisweerd terug te brengen naar 80 km/uur, waardoor verbreding niet meer nodig is, blijft buiten beeld in het OTB. Opnieuw wordt een eenzijdige en daarmee foutief beeld geschetst van alternatieve oplossingsrichtingen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)</p>	Ja
8	<p>Over het hoofd gezien belang: Ja, de belangen van onze kinderen en van toekomstige generaties. Er wordt in de plannen nauwelijks aandacht besteed aan de gevolgen van de wegverbredingen op hun lichamelijke en geestelijke gezondheid door toename van de luchtverontreiniging enerzijds en de aantasting van vrije natuur anderzijds. Natuur die direct van invloed is op deze aspecten van gezondheid (zie voor toelichting mijn zienswijze). In het OTB is er uitsluitend wat aandacht voor de effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In hoofdstuk 10 van het MER Tweede Fase is uitvoerig ingegaan op de effecten van de wegverbreding op natuur. De effecten op de recreatieve waarde van het studiegebied zijn beschreven in hoofdstuk 15 van het MER Tweede Fase. De Commissie m.e.r. heeft de milieu-effectrapportage getoetst en aangegeven dat de effecten op een goede wijze zijn</p>	Ja

			beschreven en de impact van het project op de tweede doelstelling verbetering leefkwaliteit voldoende is onderbouwd.	
	9	Geraakt in belang: Ja, als inwoners van de wijk Lunetten worden wij geschaad in onze fysieke en geestelijke gezondheid door de toename van luchtverontreiniging, de afbraak van natuur in onze directe leefomgeving (o.a. Amelisweerd) en de overlast die zal ontstaan gedurende de acht tot tien jaar door de werkzaamheden voor de verbreding van de snelwegen. Voor deze periode van verbouwing wordt geen enkele waarborg gegeven voor de beperking van de overlast en zijn er geen normen die daarbij gehanteerd worden voor geluidsoverlast, lichtoverlast en luchtverontreiniging. Ook zijn er geen mogelijkheden om als belanghebbenden inspraak te hebben in het vraagstuk van de realisatie van de verbouwing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen. In het MER Tweede Fase is onderbouwd dat het effect van het project op de luchtkwaliteit in Lunetten neutraal is. De geluidbelasting wordt lager. Derhalve is er geen negatief effect op de gezondheid te verwachten. Ook de effecten op de directe leefomgeving zoals Amelisweerd zijn zeer beperkt. Tijdens de realisatie worden maatregelen getroffen om de overlast te beperken. Zo wordt de aannemer tijdens de aanbesteding uitgedaagd om de overlast te verlagen, wordt voorzien in tijdelijke geluidswerende voorzieningen bij Amelisweerd en worden eisen gesteld aan o.a. de geluidsemissie en de uitstoot van materieel. Ook worden er eisen gesteld aan de maximale geluidsemissie en de bouwplaatsverlichting tijdens de realisatie.	Ja
ZWE-00044	1	Plannen gebaseerd op oude en bovendien selectieve onderzoeksgegevens. Recent onderzoek laat zien dat de schatting van aantal automobilisten te groot is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie de bijlage bij het deelrapport Verkeer voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde bronnen. In de - aanvullende - oplegnotitie Verkeer 2020 zijn opnieuw verkeersmodelberekeningen uitgevoerd op basis van de meest recente inzichten over de ontwikkeling van de (auto)mobiliteit in Nederland op de lange termijn. Zie de bijlage bij de oplegnotitie Verkeer 2020 voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde bronnen.	Ja
	2	De plannen leveren schade op aan natuur/milieu, en een grote toename in fijnstof in de omgeving. Lunetten is nu al een van de meest ongezonde wijken - ondanks groen. In de wijk neemt ook geluidsoverlast toe. Geplande geluidswal onvoldoende, en laat deel open . Met name bij zwarte woud daarvan de dupe.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud. De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9a van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 7 meter geplaatst. Bovendien wordt in het tracébesluit tussen de kantoorgebouwen langs de A27 een geluidscherm geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 56 dB. Dit is 3 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.	Ja
	3	Gedurende de werkzaamheden om de verbreding te realiseren is ernstige overlast te verwachten, met name qua bereikbaarheid van de wijk. Deze is tich al slecht, zeker nadat de toegang naar hoograven smald. De waterlinieweg kan dit atraks niet aan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).	Nee

	De wijk kent geen alternatieve toegangsroutes, dus dat gaat grote problemen opleveren. Bereikbaarheid van wijk verslechtert, in elk geval de komende jaren			
4	Snelheidsverhoging totaal onnodig.	In het tracébesluit zijn geen snelheidsverhogingen opgenomen.	Nee	
5	Lunetten is een heel sociale en milieubewuste wijk, waar relatief een hoog percentage bewoners duurzaamheidsmaatregelen en milieuvriendelijke maatregelen heeft genomen. Bijv. Veel zonnepanelen, afvalscheiding, gebruik ov etc. In plaats van dit te belonen wordt alles wat wordt 'gewonnen' door huidige plannen tenietgedaan en zelfs verergerd.	Het gelijkwaardig houden, en waar mogelijk verbeteren, van de leefomgeving is een doelstelling van project Ring Utrecht. Aan deze doelstelling wordt door het project voldaan, een uitgebreide toelichting is te lezen in de toelichting op het tracébesluit. De leefbaarheid blijft gelijkwaardig en is op een aantal punten verbeterd als gevolg van de voorziene maatregelen in het tracébesluit. Zo komt er onder andere over de verbrede bak op de A27 bij Amelisweerd een overkapping: De Groene Verbinding. Met deze verbinding neemt de barrièrewerking van de A27 af en wordt de stad weer beter verbonden met het landgoed Amelisweerd. Wat betreft geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren. Dit komt door de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van €15 miljoen euro voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé.	Nee	
6	Schattingen van aantal automobilisten in toekomst onjuist. Bij berekenen schade/ toename milieulast is op selectieve momenten gemeten, en is feit dat aan twee kanten van de wijk verbreed wordt (incl snelheidstoename) niet additief maar afzonderlijk doorberekend.	De bepaling van de milieueffecten is niet uitgevoerd op basis van metingen op selectieve momenten maar op basis van de modelmatig voorspelde verkeersintensiteiten in de dag-, de avond- en de nachtperiode in een jaargemiddelde situatie. Voor de woningen in Lunetten die worden beïnvloed door zowel de A27 als de A12 zijn beide wegen hierin meegenomen. Overigens is er geen sprake van een toename van de maximale snelheid door het project	Nee	
7	Gezondheid (fijnstof neemt toe, groen dat dit absorbeerd neemt af), geluidsoverlast nu al groot, wordt erger	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee	
ZWE-00046	1	Het laten voortduren van de enorme geluidsoverlast langs de A12 is onaanvaardbaar. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht als de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten transparant zijn en uitgevoerd met zonnepanelen.	De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De geluidschermen hebben als primaire doel het beperken van de geluidbelasting. Daarnaast is er sprake van een afweging tussen verschillende ambities: een groene uitstraling, een bijzondere uitstraling op specifieke locaties, opwekken zonne-energie, transparantie. In het tracébesluit is een passage opgenomen die het mogelijk maakt in de toekomst zonnepanelen op of in de geluidsschermen te plaatsen, mits dit geen gevolgen heeft voor de akoestische kwaliteit daarvan.	Ja
	2	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
	3	Uit alles blijkt, dat de veronderstellingen waarop deze gigantische wegoperatie van u stoelt, in de nabije toekomst onhoudbaar zullen zijn, en zelfs nu al hun geldigheid beginnen te verliezen. U gaat uit van een volle eeuw onafgebroken economische groei. Die hebben we nooit gehad, en niets wijst er op dat we die ooit zullen krijgen. (Trouwens : honderd jaar vooruitkijken ?? Zullen we dat maar niet liever aan de science fiction-schrijvers overlaten ?). U gaat ervan uit dat de mensen wel altijd dagelijks naar hun werk zullen blijven rijden. Ook dat zien we nu al, door meer thuiswerk en door flexibilisering, veranderen. U gaat ervanuit dat auto's altijd door mensen bestuurd zullen worden. Zelfs dat zal niet altijd zo zijn. Zodra de besturing van auto's niet meer afhankelijk is van trage	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee

	<p>menselijke reflexen, zal de capaciteit van de bestaande wegen enorm toenemen. Met andere woorden: de ontwikkelingen die nu al aan de gang zijn konden er wel eens toe leiden dat er over enige tijd helemaal geen fileprobleem meer is. Wèl, als u deze operatie tegen beter weten in doorzet, een enorme, vieze plak overbodig asfalt en heel veel volstrekt onnodige en veelal onomkeerbare schade aan het milieu.</p>		
4	<p>Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
5	<p>Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec. Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
6	<p>Bereikbaarheid vergroten? Ik zie de Ring meer als een wurgende stinkstrop, waar zoals vaker weer de mindere inkomensgroepen het meest onder te lijden zullen hebben. Het zal eerder scheidend dan verbindend werken, niet alleen buurtlokaal maar ook psychologisch.</p>	<p>Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. En het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.</p>	Nee
7	<p>De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet net niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwettunnel is.</p>	<p>De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.</p>	Nee
8	<p>Om tot een positieve MKBA te kunnen komen bent u er blijkbaar van uitgegaan dat de Nederlander nog 100 (honderd!) jaar lang accijns op benzine en diesel zal blijven betalen. Dan kunt u toch een heel stukje verder in de toekomst kijken dan ik ! Het lijkt mij ook echt totaal niet te rijmen met alle nationale en internationale afspraken omtrent CO2 uitstoot.</p>	<p>Deze manier om met accijns om te gaan is standaard in de werkwijze van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Het is inherent aan het gebruik van prognoses dat aannames over de toekomst gemaakt worden. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Nee
9	<p>De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet verstandig om nòg meer autos richting De Uithof te leiden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee

	Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dat zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.		
10	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstreken, onomkeerbare operatie begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
11	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
12	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtverontreiniging voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat hoegenaamd niet renderen, dus u mag dit project niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
13	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
14	De overlast gedurende de uitvoering kan heel heftig worden. Niet alleen door lawaai en stank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg deels wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onaanvaardbaar.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
15	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m ²) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee

ZWE-00047	1	<p>Het niet aanpakken van de reusachtige geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het aanbrengen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van 1 à 2 jaar plaatsvinden, losgekoppeld van de ombouw van de Ring Utrecht als de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p>	Nee
	2	<p>Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluisverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptrajectbesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
	3	<p>Nu hebben we nèt het klimaataccoord ondertekend, de inkt is nog nat, en dan komt u alweer met zo'n groot project dat dit accoord met voeten treedt ! Weer een mooi geval van met de mond belijden en het tegenovergestelde doen! Want dat is natuurlijk aan de hand met dit project: Het lokt nóg meer verkeer naar en rond Utrecht , de lucht zal nóg meer verontreinigd worden, de stank zal niet te harden zijn, en de stad wordt almaar minder leefbaar. En laten we niet vergeten wat dit allemaal kost! Geld dat volkomen verkeerd gebruikt wordt, weggegooid in feite; dat zouden we beter kunnen inzetten om de doelen van dit klimaataccoord dichterbij te helpen brengen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
	4	<p>Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.</p>	Nee
	5	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het wanneer bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p>	Ja

		Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
6	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
7	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
8	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee
9	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
10	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt	Ja

		voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	
11	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
12	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
13	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.	Ja
14	De verbreding van de Ring Utrecht zuigt autoverkeer aan. Het project is daarom in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, die juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring leidt tot files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo dwarsboomt dit project de plannen van gemeente en regio om de (echte, dus niet alleen auto-)bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
15	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als mens beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk honderden jaren voor je weer die capaciteit terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en klimaatverbetering. Het is obscen om zo om te gaan met de toekomst van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur	Nee
16	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het vlies gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
17	Amelisweerd wordt niet wettelijk beschermd tegen verkeerslawaaï. Er wonen geen mensen. Er woont wel een enorm aantal bosvogels en andere dieren. Hun bescherming heeft u blijkbaar minder hoog in het vaandel. Toch is de geluidsoverlast voor vooral vogels gigantisch, met name in het broedseizoen. Verder genieten zo'n anderhalf miljoen bezoekers van dit prachtige gebied. De bescherming van hun recreatie valt óacute;k onder uw morele verantwoordelijkheid. Een dakje op de bak schiet hier natuurlijk tekort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee

		Overkapt u de weg liever helemaal.Het zou u sieren als u niet de mazen van de formele wet zou opzoeken, maar zou handelen in de geest ervan!		
ZWE-00048	1	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja
	2	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
	3	Hoewel u een aantal mogelijk uitvoerbare manieren om het folie intact te laten hebt laten onderzoeken, geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging ervan. Het risico bij de uitvoering is bijzonder hoog en het dient dan ook te worden geschat in het OTB, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit plan. Dit is uitermate zwaarwegend voor mij. Niet alleen vanwege het enorme bedrag aan belastinggeld wat ermee gemoeid is, maar ook vanwege eerdergenoemd risico op verzakkingen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	4	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners	Ja

			uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	
	5	Decisio heeft een MKBA uitgevoerd, waarbij Decisio eigen economische groeiscenario's heeft gebruikt. Alleen bij hun scenario van hoge groei had dit project een (gering) positief saldo. Recentelijk hebben PBL en CPB nieuwe groeiscenario's gepubliceerd. Bij gebruik van die scenario's blijkt het project helemaal niet rendabel te zijn, zelfs niet als de economie de komende 100 (!) jaar blijft groeien.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	6	Alhoewel ik geen ingenieur ben, plaats ik toch mijn vraagtekens bij het voorgenomen scheiden van de verkeersstromen. Vergelijkbare projecten bij de A4 hebben geresulteerd in niet minder, maar juist enorm veel meer file: http://www.telegraaf.nl/binnenland/25923894/_Aanpak_files_A4_verprutst_.html ! Ik eis dat u eerst gedegen studie doet / laat doen naar het effect van de voorgenomen wijziging alvorens u meer dan een miljard uit gaat geven aan een project wat, naar het zich nu laat aanzien, alleen maar de huidige situatie zal verslechteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	7	Overigens: het OTB zou de doorstroming moeten verbeteren, maar noch de A27-delen van de ring Utrecht, noch de A12-delen ervan staan vermeld in de file top 10 van 2015: http://www.autoblog.nl/nieuws/top-10-dit-zijn-de-grootste-fileknelpunten-van-2015-82943 . Ik begrijp dan ook helemaal niet het nut / de noodzaak voor het OTB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00049	1	Wij wonen direct aan park De Koppel en worden derhalve zeer geraakt in ons belang. Jarenlange overlast van geluid en luchtverontreiniging (waarbij zelfs EU-richtlijnen en WHO-normen worden overschreden!) als gevolg van de werkzaamheden staan ons te wachten, gevolgd door een levenlang ongezonde lucht; iets waar wij niet alleen onszelf maar bovenal onze kinderen liever niet aan blootstellen.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en wordt het bestaande geluidscherm verhoogd tot een hoogte van 12 meter. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 51dB. Dit is 7 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Uw woning is een zogenaamde saneringswoning (zie Deelrapport geluid - Algemeen) en met deze maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke opgave om de geluidbelasting bij uw woning met ten minste 5 dB te verlagen. Er is dus geen sprake van een toename van de geluidbelasting bij uw woning die wordt veroorzaakt door het project Ring Utrecht.</p> <p>U bedoelt dat de huidige wettelijke EU luchtnormen tekort schieten en dat het project getoetst moet worden aan de lagere WHO gezondheid advieswaarden. In hoofdstuk 8 van de MER tweede fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Na realisatie van het project zal door de jaarlijkse Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Zie voor verdere informatie over het projecteffect en gezondheid het algemene deel.</p>	Ja

	2	Voorts verwachten wij veel hinder te zullen ondervinden van filevorming op de wegen waarover wij de wijk kunnen verlaten (Waterlinieweg)	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).	Nee
	3	Ons prachtige, groene uitzicht, zal veranderen in zicht tegen een hoge geluidswal, alsof we tegen een flat aan kijken.	Vanuit de woningen aan Tirol zal het nieuwe scherm achter de grondwal staan waar de huidige schermen nu op staan. De huidige schermen worden gesloopt en ten opzichte van de huidige schermen worden de nieuwe schermen dichter bij de weg geplaatst. Het park wordt in de tussenliggende strook hersteld. Bij de herinrichting van het park en de vormgeving van de wijk-zijde van de schermen staat een groene inpassing centraal.	Nee
	4	En nog maar niet te spreken over de waarde van ons huis, die volgens onze verwachting hierdoor zal dalen. Zeker als, zo wij vernomen hebben, er sprake is van het verpompen van grondwater, waardoor onze woning risico loopt op verzakkingen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwshade en nadeelcompensatie. Uit het hydrologisch onderzoek volgt dat de effecten op het grondwater beperkt zijn. Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. In de actualisatie van de MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode beschreven. Dit houdt in bemaling binnen een waterremmende schermwand. Met retourbemaling van het grondwater treden er nauwelijks effecten op. De effecten van deze bemaling op woningen zijn minder dan 5 cm. Op basis hiervan valt verzakking van uw woning dan ook niet te verwachten. Verder wordt verwezen naar de mogelijkheden voor nadeelcompensatie.	Nee
	5	Wij vinden het onbegrijpelijk dat een voorstel voor verbreding, die zoveel kosten met zich meebrengt en waar zoveel mensen direct door worden getroffen, doorgang kan gaan vinden!	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
ZWE-00050	1	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	3	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer	Ja

		gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.		
5	Een hoger gebruik van fiets en OV is beter voor het milieu. Het leidt niet tot verslechtering van de luchtverontreiniging. Daarom is stimuleren ervan verre te verkiezen boven verbreding van de ring. Waarom wordt er niet geïnvesteerd in de aanleg van een spoorlijn tussen Utrecht en Breda? Daarmee kan veel verkeer op de A27 weggenomen worden, en het is een stuk duurzamere vorm van vervoer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging	Nee	
6	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptraacébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee	
7	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-eeen-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee	
8	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee	
9	U baseert het besluit om de Ring Utrecht te verbreden op een verkeerstudie die loopt tot 2030. U schrijft in uw plan: 'Tussen nu en 2030 blijft de hoeveelheid verkeer in Nederland naar verwachting sterk groeien, het sterkst in regio Amsterdam en de regio Utrecht.' Hoe gaat zich dat ontwikkelen na 2030? De werkzaamheden worden naar verwachting afgerond in 2026, met wat vertraging kan het makkelijk 2030 worden. De komende jaren zal het verkeer rond Utrecht daar veel hinder van ondervinden, met veel extra filevorming en overlast tot gevolg. Daarnaast kan het zo zijn dat er na 2030 geen behoefte meer is aan al dat extra asfalt en dat de natuur en omgeving rond Utrecht voor niets zo zijn aangetast. Ik zou graag een studie willen zien die inzichtelijk maakt wat de verwachte groei is van de hoeveelheid verkeer na 2030. Is er dan nog steeds groei of zet een krimp in?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptraacébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 is uitgegaan van de actuele inzichten van dat moment, zoals verwerkt in het verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model). Het bevoegd gezag heeft 2030 vastgesteld als planjaar voor het onderzoek. In de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB wordt uitgebreid ingegaan op de (verkeers)ontwikkelingen tot 2040 gebaseerd op de meest recente beleidsvoornemens en inzichten voor de lange termijn (het WLO-2 scenario HOOG van CPB/PBL is hierbij als uitgangspunt gehanteerd.) Ook na 2030 zet de groei van de automobilititeit in Nederland en in Utrecht door. Zie paragraaf 2.2. van de Nota van Antwoord.	Ja	
ZWE-00051	1	S.v.p. geen uitbreiding.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00052	1	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente	Ja

		grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	
2	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
3	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	Ja
5	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk	Ja

			grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	
	6	De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
	7	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
	8	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluisverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	9	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	Ja
	10	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00053	1	Hierbij ontvangt u de zienswijze van de Vereniging Aktie Amelisweerd, tevens actief onder de naam 'Vrienden van Amelisweerd', ten aanzien van de plannen tot verbreding van de Ring Utrecht. Onze Vereniging is, mede werkzaam onder de naam 'Vrienden van Amelisweerd' reeds jaren erkend als een betrokken en belanghebbende partij bij alle ontwikkelingen die de landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen aangaan, zowel waar het gaat om beheer als om infrastructurele ingrepen.	U begint uw zienswijze met een beknopte samenvatting van uw belangrijkste punten. Deze punten worden in het navolgende beantwoord.	Nee

	<p>In aanvulling op de zienswijze van 19/06/2016 van MOBilisation for the Environment, mede namens de Vereniging ingediend, hecht de vereniging eraan de volgende punten in te brengen.</p> <p>In algemene zin stellen wij dat: Dit voornemen opnieuw leidt tot zware aanslag op Amelisweerd en het Kromme Rijngebied</p> <p>Er geen nut of noodzaak bestaat voor deze ingreep Compensatie onvoldoende is en niet voldoende gewaarborgd De aanleg grote uitvoeringsrisico's met zich meebrengt Alternatieve oplossingen onvoldoende zijn onderzocht Daarnaast is in het OTB nagelaten het gezamenlijk met de gemeente Utrecht opgerichte Monument Amelisweerd te vermelden. Zie bijlage Profiel, Ministerie Verkeer en Waterstaat, juni 2008, pagina 8.</p>		
2	<p>Opnieuw een zware aanslag op Amelisweerd en het Kromme Rijngebied De ecologische, recreatieve en cultuurhistorische betekenis van Amelisweerd voor stad en regio kan niet worden overschat. Telkens opnieuw blijkt uit onderzoek dat Amelisweerd en Rhijnauwen de meest geliefde recreatiegebieden in de regio zijn. Zie ook de recente Utrecht Monitor (2016). Er bestaat dan ook grote weerstand tegen een nieuwe aantasting van deze waardevolle landgoederen. Dat heeft alles te maken met de zwaarte van deze aantasting.</p> <p><i>Ecologie</i> Naast de in cultuurhistorisch opzicht bijzondere continuïteit van meer dan 200 jaar ontleent Amelisweerd zijn unieke waarde als grootste aaneengesloten rivierkleibos van dit land. Als zodanig is het een landelijke toplocatie voor paddenstoelen- en mossensoorten. Op het gebied van natuurwaarden is enkel - en in onvolledige mate - naar een aantal soorten gekeken en niet naar de gevolgen voor het natuurgebied als ecotoop/leefsysteem. Wij wijzen hier korthedshalve op het niet benoemen en wellicht niet eens inventariseren van de rode en oranje lijstsoorten onder de paddenstoelen. Zowel Nieuw als Oud Amelisweerd zijn door de Provincie Utrecht benoemd als toplocaties voor kleibospaddenstoelen. Dit vanwege het hoge aantal Rode Lijstsoorten dat hier voorkomt. Het gaat hierbij om een specifieke groep van paddenstoelen die typerend is voor de Utrechtse lanen en landgoederen op rivierklei. Gezien de zeldzaamheid van deze groep en het relatief rijke voorkomen ervan in Utrecht t.o.v. de rest van Nederland voert de provincie een speciaal soortenbeleid ten gunste van deze groep van Kleibospaddenstoelen uit. Deze belangrijke groep wordt geheel gemist bij het aangeven van ecologische waarden en in welke mate er Rode Lijstsoorten uit deze groep schade oplopen dan wel verdwijnen ten gevolge van de activiteiten. Daarbij gaat het niet alleen om het fysiek verdwijnen van hun groeiplaatsen maar ook om effecten van verdroging van de groeiplaats door toenemende randinvloed en verdroging door toename van licht. Ook vinden wij geen inventarisatiegegevens van bijvoorbeeld insecten of slakken, terwijl Nieuw Amelisweerd wijd en zijd bekend is als locatie waar de wijngaardslak voorkomt (reeds vermeld in het eerste rapport van de Werkgroep Amelisweerd, 1971). Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld of het Vleermuisprotocol 2013 is gevolgd (hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden). Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de (vleermuis)populaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden. Er is geen verwijzing naar gegevens uit het vleermuisonderzoek dat Bureau Waardenburg in 2013 heeft verricht in opdracht van de gemeente Utrecht. Vier in de Habitatrichtlijn vermelde vleermuissoorten komen voor in Nieuw Amelisweerd. Vleermuizen hebben hun kraamkamers en verblijfplaatsen nooit vlak langs de snelweg maar wel iets verderop, dus moeten zij verhuizen. Er mag worden verondersteld dat de verbreding van de A27 de route voor vleermuizen onder het viaduct bij de Kromme Rijn niet eenvoudiger wordt. Daarnaast</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p> <p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermde) soorten).</p> <p>Er is sprake van een groot openbaar belang zoals blijkt uit de doelstellingen van het project. Middels de realisatie van het tracébesluit zal de doorstroming op de Ring Utrecht</p>	Ja

wordt het rustgebied voor de reeënpopulatie (bij de grienden oostelijk van de A27) zonder enige compensatie aanmerkelijk verkleind.

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

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

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

Geen enkel document behorende bij het dossier gaat in op de vraag of dit project een groot openbaar belang dient en de gekozen oplossingsrichting de enige is. Alternatieven zijn niet beoordeeld in het kader van het nee-tenzij-regime. Dit is des te opmerkelijker omdat de Raad van State bij de behandeling van het bestemmingsplan Maarschalkerweerd (1980) de keuze voor de kleinere bakconstructie ter hoogte van Amelisweerd – in plaats van de door Rijkswaterstaat verkozen vliesconstructie met glooiende wanden - motiveerde door verwijzing naar de grote natuurwetenschappelijke waarde van het landgoed. Thans dreigt deze bewuste keuze weer ongedaan te worden gemaakt. Wij wijzen erop dat de Raad van State met haar uitspraak in 1980 de breedte van de bak beperkt heeft. Die beperking staat nog en verbreding is niet toegestaan. Waar het in algemene zin de impact van het OTB op de natuur betreft is als doelstelling niet geformuleerd dat maatregelen niet tot verslechtering en waar mogelijk tot verbetering van de natuur leiden, maar slechts het "voorkomen of verzachten" van negatieve effecten.

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

verbeteren en voldoen aan de streefwaarden (zoals bedoeld in de Nationale Omgevingsvisie) uit de Nota Mobiliteit, zal de verkeersveiligheid verbeteren en blijft de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig of zal waar mogelijk verbeteren. In de milieu-effectrapportage eerste fase en tweede fase zijn diverse alternatieven afgewogen, waaronder ook de variant van 2x6 rijstroken, welke ter hoogte van Amelisweerd door de bestaande bak-constructie zou lopen.

Zowel om verkeerstechnische als verkeersveiligheids-redenen is deze variant afgefallen. Bovendien zou de variant van 2x6 rijstroken, bij ontweaving van de verkeerstromen, tot hetzelfde extra ruimtebeslag op Amelisweerd leiden. Aldus is de nee,tenzijtoets volledig doorlopen, immers het project heeft een groot openbaar belang en er zijn geen alternatieven mogelijk welke minder verlies van Natuur Netwerk Nederland (NNN) opleveren.

Met betrekking tot ecologie:

Dank voor uw aanvullingen in de ecologische beschrijving van Amelisweerd. In het deelrapport Natuur 2020 zijn de resultaten van de inventarisaties van de laatste jaren samengevat weergegeven. In ons land zijn paddenstoelen, mossen en korstmossen niet bij wet beschermd. Wel is het voorkomen van deze bijzondere soorten binnen de NNN een kwaliteit die gewaardeerd wordt in het nee, tenzij-afwegingskader van de provincie Utrecht. Mede dankzij het voorkomen van bijzondere soorten in Amelisweerd is een zeer hoge toeslagfactor (2,8) gehanteerd bij het bepalen van de compensatieopgave. Dit betekent dat voor iedere hectare ruimtebeslag bijna drie hectare gecompenseerd wordt. De wijngaardslak is niet aangetroffen binnen het onderzoeksgebied in Amelisweerd. In andere delen van Amelisweerd is de wijngaardslak de afgelopen jaren wel aangetroffen (gegevens NDFF).

In het MER Actualisatie 2020 is onderbouwd dat er gedurende en na de werkzaamheden geen sprake zal zijn van verdroging van Amelisweerd of andere gebieden behorende tot het NNN.

Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen.

Het viaduct bij de Kromme Rijn is uit ons onderzoek naar voren gekomen als een van de belangrijkste vliegroutes, die kruisen met de Ring Utrecht. Daarom is in het tracébesluit gekozen voor een vleermuisvriendelijke inrichting van deze onderdoorgang.

Het onderzoek van Bureau Waardenburg uit 2013 is ook betrokken bij het uitvoeren van het natuuronderzoek. Hieruit bleek dat de verblijfplaatsen te ver van de weg zijn gelegen om verstoord te worden.

Naar aanleiding van uw opmerking dat het rustgebied van de reeënpopulatie niet gecompenseerd zou worden, wordt opgemerkt dat zowel houtopstanden in het kader van de Wet natuurbescherming als ruimtebeslag in NNN-gebieden volledig en ruimhartig worden gecompenseerd. Zoals hiervoor beschreven is ten aanzien van het NNN een ruime kwaliteitstoelage toegepast. Ook de boscompensatie is ruimhartig ingevuld. In de Nota van Wijziging 2020 is de actuele boombalans opgenomen.

Met veel partijen uit de omgeving is gezocht naar mogelijkheden voor versterking van ecologische verbindingen en de natuurkwaliteit in het algemeen. Dit heeft geresulteerd in een pakket mitigerende en compenserende maatregelen waarmee - alhoewel niet alle natuurwaarden in het gebied zelf worden teruggebracht - de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Onder de mitigerende maatregelen vallen ook niet

		wettelijk verplichte maatregelen, zoals verbeteringen aan bestaande en realisatie van nieuwe faunapassages.	
3	<p>Cultuurhistorie</p> <p>Ten aanzien van de cultuurhistorie stelt u (in het deelrapport Archeologie en Cultuurhistorie) ten aanzien van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de landgoederen aan de oostzijde van Utrecht dat in het ontwerp zodanig rekening is gehouden met de cultuurhistorie dat er geen negatieve effecten optreden (p.9). Dit is onjuist. Verbreding van de Bak betekent een verdere aantasting van de structuur van het Markiezenbos, die steeds minder herkenbaar zal worden. Om nog maar te zwijgen van het zeer grote verlies ten westen van de A27, waar het afgesneden gedeelte van Amelisweerd nog nauwelijks herkenbaar zal zijn. Realisatie van de Groene Verbinding (het "dak op de bak") kan de landschappelijke en historische structuur nog meer onleesbaar maken. De landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen vormen samen één groot Rijksmonument. De verdere aantasting van Amelisweerd heeft niet alleen schadelijke gevolgen voor de natuur, maar betekent ook een verdere schending van een uniek cultuurhistorisch ensemble. Ook om deze reden vragen wij nadrukkelijk om bij de uitwerking van alle inpassings- en compensatiemaatregelen in Amelisweerd de oorspronkelijke inrichting zoveel mogelijk te respecteren en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken. Ten aanzien van de impact op de Nieuwe Hollandse Waterlinie (zowel direct door de verbreding als indirect door aanwijzing van compensatielocaties) verwachten wij een gedegen benutting van het Heritage Impact Assessment instrument.</p>	<p>De effecten van het ruimtebeslag op het Markiezenbos en het bos ten westen van de A27 zijn in de milieu-effectrapportage in beeld gebracht binnen de aspecten Natuur en Ruimtegebruik. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht; hierin wordt terdege rekening gehouden met de landschappelijke en historische structuur van het gebied.</p> <p>De landgoederen Oud-Amelisweerd en Rhijnauwen zijn rijksmonumenten. vanwege de afstand van deze monumenten tot het projectgebied treden hier geen effecten op. Het ruimtebeslag bij Amelisweerd is zoveel mogelijk beperkt door de tracébesluit-grens op de rand van de te verbreden bak te leggen; er is geen werkruimte daarnaast voorzien. In de milieu-effectrapportage hoofdstuk 14 en in het deelrapport Cultuurhistorie en archeologie zijn de effecten van het project op de Nieuwe Hollandse waterlinie (NHW) zorgvuldig onderzocht en neutraal beoordeeld. Op onderdelen zijn er positieve effecten op de NHW. Zo wordt het inundatiekanaal bij Lunetten doorgetrokken onder de A12 en wordt de tankgracht bij Fort bij 't Hemeltje hersteld. Deze aanpassingen zorgen tevens voor een extra waterberging in het gebied. Een afzonderlijke Heritage Impact Assessment heeft in deze fase geen aanvullende meerwaarde.</p>	Nee
4	<p>Recreatie</p> <p>Nieuw Amelisweerd is voor Utrechters een zeer belangrijk recreatiegebied, waarvan de waarde al ernstig is aangetast door het lawaai van de A27. Uitgangspunt bij elk nieuw plan zou het terugdringen van het lawaai moeten zijn. In plaats daarvan is in het voorliggende plan nog eens sprake van een forse toename van het lawaai. Zo neemt het geluidniveau ter hoogte van het landhuis Nieuw Amelisweerd toe van 52 dB(A) tot 55 dB(A). Dit betekent een verdere ernstige aantasting van de recreatieve kwaliteit van de landgoederen, waarvoor de herplaatsing van de aarden wal langs de A27 na verbreding van de bak duidelijk geen soelaas biedt. Wij verzoeken u met klem om in plaats van deze wal te denken aan een scherm van toereikende hoogte. Dat spaart ter plekke ook nog een flink aantal bomen, die anders moeten wijken voor de wal.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen.</p> <p>Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is de zichtwal, die in het ontwerp-tracébesluit ter hoogte van Amelisweerd ten oosten van de A27 was opgenomen, vervangen door een zichtscherm. Dit scherm kan dichterbij de weg worden geplaatst en heeft minder ruimte nodig dan een aarden wal. Het geluidreducerend effect van dit scherm is bovendien groter, zodat de toename van de geluidbelasting bij het landhuis Nieuw Amelisweerd beperkt kan blijven tot 1 dB. Zie ook de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja
5	<p>Het plan is onderbouwd met achterhaalde prognoses en scenario's die niet langer als realistisch kunnen worden beschouwd. Zo zijn ze eenzijdig gericht op automobilititeit zonder voldoende rekening met de huidige trends op gebied van mobiliteit zoals de constante groei van het "fiets+trein" model en de opkomst van allerlei vormen van slimme mobiliteit. Onderstaande figuur uit de recente CPB/PBL-publicatie 'Kansrijk Mobiliteitsbeleid' laat zien dat de congestie weliswaar recentelijk is gestegen, maar dat die nog ver onder alle scenario's ligt, ook de lage groeiscenario's.</p> <p>De mede in opdracht van de Tweede Kamer verrichte MKBA heeft vrij helder weergegeven dat het voorliggende plan onder realistische omstandigheden niet rendabel is. Er zijn onder normale omstandigheden geen files in de bak in Amelisweerd. De afwikkelingsproblemen die er in de avondspits zijn, kunnen veel beter worden opgelost door een verschuiving in modal split van het stedelijk en regionaal verkeer dan door toevoeging van vele meters autogebruik faciliterend asfalt tot een totaal van 14 à 15 rijstroken. Binnen de bak in Amelisweerd is er eventueel nog ruimte voor 2x6 rijstroken. Een eis, die aan elk plan mag worden gesteld, is dat de verkeersveiligheid naar verwachting zal verbeteren. Dit is volgens de MKBA van Decisio bij het voorliggende plan niet het geval (zie p.17).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>In de MKBA wordt berekend dat er ten gevolge van de toename van de hoeveelheid verkeer er meer verkeersslachtoffers komen. Echter, in de methodiek van de MKBA wordt geen rekening gehouden met de specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die in het tracébesluit aan de Ring Utrecht zijn toegevoegd om de oplossing verkeersveiliger te maken. Voor een volledige analyse van het effect op verkeersveiligheid zie paragraaf 2.1 onderdeel verkeersveiligheid in de toelichting op het tracébesluit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p>	Ja

		<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage berekeningen in 2015 is uitgegaan van de meest recente inzichten van CPB/PBL op het terrein van verkeer en vervoer op de lange termijn in Nederland. Die inzichten hebben als input gediend voor het NRM (Nederlands Regionaal Model) welke is toegepast voor de effectberekeningen. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds het NRM ingezet en is ook steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten. Voor meer informatie over het NRM en de kwaliteit van (de input van) het model zie bijlage A van deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
6	<p>U geeft aan dat bij ingrepen in de EHS Rijkswaterstaat - zoveel als mogelijk - de richtlijnen van het provinciaal beleid volgt. Vervolgens geeft u aan dat deze toetsing aan het EHS-beleid van de provincie Utrecht in paragraaf 5.2.6 van het Deelrapport Natuur is beschreven. Maar deze paragraaf ontbreekt en er wordt ook in andere hoofdstukken niet op ingegaan hoe Rijkswaterstaat het "nee-tenzij"-onderzoek zoals voorgeschreven in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie heeft doorlopen.</p> <p>Wij verzoeken u om alsnog met een zogenaamde "ADC-toets" te komen, waarbij gemotiveerd wordt waarom dit project een groot openbaar belang dient, welke alternatieven onderzocht zijn en afgevalen, en om welke redenen. Vervolgens moet de compensatie afdoende beschreven worden, waarbij van belang is dat de compensatie buiten de EHS plaatsvindt, in de directe omgeving van de ingreep, in natura (indien absoluut onmogelijk dan financieel), gelijktijdig en gelijkwaardig (bij hoge waarden met extra factor voor ontwikkelingstijd). Compensatie moet conform provinciaal beleid plaatsvinden binnen de groene contour.</p> <p>Vervolgens moet wel vastgesteld worden of er ook daadwerkelijk uitzicht is op compensatie die kan voldoen aan bovenstaande criteria uit de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie. Het huidige mitigatie- en compensatieplan geeft aan dat de haalbaarheid van de genoemde locaties met betrekking tot verwerving nog niet geborgd is en dat tussen de OTB- en TB-fase met de grondeigenaren wordt overlegd over de concrete invulling van de compensatieopgave. Dat vinden wij te vaag en te vrijblijvend.</p> <p>Tevens is het van belang dat niet alleen oppervlakteverlies wordt gecompenseerd, maar ook kwaliteitsverlies, bijv. t.g.v. verhoogde depositie van stikstof, fijnstof, meer geluid, wijzigingen in waterstand waardoor de habitat van paddenstoelen, insecten en stinzenplanten wordt aangetast.</p> <p>Verder is niet duidelijk wat de toename van stikstofdepositie betekent voor de EHS. Een gedetailleerde gebiedsanalyse van aanwezige soorten en gevoeligheid voor stikstof ontbreekt, evenals van de effecten van het (O)TB daarop.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van Natuur Netwerk Nederland (NNN) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte het NNN gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de Nota van Wijziging 2020.</p> <p>Het deelrapport Natuur is volledig geactualiseerd tot een deelrapport Natuur 2020. Zie voor de beantwoording van de tweede alinea het antwoord bij zienswijzepunt 2. Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Een en ander, inclusief toetsing aan het nee, tenzij criterium, is toegelicht in hoofdstukken 2 en 6 van het Deelrapport natuur.</p> <p>Op basis van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) is de toeslagfactor voor de te compenseren natuurwaarden berekend. In paragraaf 7.3 van het Mitigatie- en compensatieplan is de berekening toegelicht en voor ieder te compenseren natuurtype aangegeven welke toeslagfactor wordt gehanteerd.</p> <p>De Ring Utrecht zorgt niet voor toename aan geluidverstooring op het NNN, maar zelfs voor lichte afname. Om die reden is geen compensatie nodig voor akoestisch ruimtebeslag. Overige door inspreker genoemde aspecten, te weten stikstof, fijnstof en wijzigingen in de waterstand, leiden niet tot kwaliteitsverlies van het NNN buiten het ruimtebeslag.</p> <p>De tracéwetprocedure voorziet niet in een aparte tervisielegging van het Mitigatie- en compensatieplan, zoals door u bedoeld. Dit plan is bijlage bij het (ontwerp-)tracébesluit en derhalve wordt dit zowel bij het ontwerp-tracébesluit als het tracébesluit ter inzage gelegd. Uiteraard vindt met alle betrokken partijen overleg plaats.</p>	Ja

	<p>Wij stellen vast dat het in deze OTB-fase nog niet mogelijk is om serieus in te gaan op een compensatieplan, omdat dat nog niet concreet is gemaakt. De thans voorliggende locaties zijn niet als zodanig serieus te nemen. De periode tot aan het Tracébesluit moet benut worden om met alle betrokken partijen de compensatie zo goed mogelijk uit te werken. Gezien de bovengenoemde weerstand en gevoeligheden in de stad rondom dit dossier, gaan wij ervan uit dat het zorgvuldigheidsbeginsel strikt zal worden gevolgd en toegepast. Wij verzoeken u daarom om na vaststelling van dit compensatieplan eerst de mogelijkheid te geven om zienswijzen in te dienen op de compensatieopgave nadat dit geborgd is in de periode tussen OTB en TB, en voordat dit wordt vastgelegd in het TB.</p>		
7	<p>De aanleg brengt grote uitvoeringsrisico's met zich mee De vraag hoe ver de invloed van een eventuele daling of stijging van het grondwater en veranderingen in de grondwaterstromingen reikt ten gevolge van scheurvorming aan de folie en door het aanleggen van diepwanden is nog niet voldoende beschouwd. Het zal hier hoe dan ook om een experimentele "unproven" methode gaan, die bij falen dramatische enorme risico's en zeer grote gevolgen kan hebben. Ook zijn externe veiligheidsaspecten ten gevolge van een foliebeschadiging tijdens de bouw en na ingebruikstelling van de weg niet meegewogen in de externe veiligheidsstudie. Het risico van calamiteiten, inclusief foliebeschadiging, zou tevens langs de meetlat gelegd moeten worden van de "Strategie Nationale Veiligheid", waarbij gebruik gemaakt wordt van het document "Werken met scenario's, risicobeoordeling en capaciteiten in de Strategie Nationale Veiligheid", uit 2013. Daarbij gaat het niet alleen om beschadiging tijdens de bouw, maar ook om later optredende beschadigingen. Er bestaan ernstige twijfels omtrent de stabiliteit van de gekozen constructie. Parallel aan de bak aan de westzijde zijn in het ontwerp geen watergangen geprojecteerd. In de bestaande situatie is hier wel een watergang aanwezig. Mogelijk is vanwege de overkapping van de bak (en de mogelijke aansluiting van de bak op de omgeving) hier geen ruimte meer voor. Dit kan betekenen dat er een veel groter stuk bos moet worden verwijderd ten behoeve van het project. Wij stellen vast dat het OTB de grootte van het te kappen bos onderschat en wij verzoeken u aan te geven hoeveel meer bos kan sneuvelen ten gevolge van nog niet verdisconteerde ingrepen en hoeveel meer compensatie dient te moeten gevonden. Het ontbreken van een watergang kan betekenen dat afwatering plaatsvindt op de Kromme Rijn. Dit heeft mogelijk negatieve gevolgen voor de natuurkwaliteit in en langs de Kromme Rijn. Wij vragen opheldering over aspect en de garantie dat dit geen achteruitgang betekent van de waterkwaliteit. Op p. 238 van het hoofdstuk water van het MER 2e faseraapport lezen wij, dat de Bak Amelisweerd in rijksweg A27 wordt verbreed en een dak krijgt. "Om dit mogelijk te maken zijn damwanden nodig tot ongeveer 8-12 m onder lokaal maaiveld. Het eerste watervoerend pakket ligt ter plaatse van dit knooppunt dieper dan 40 m onder maaiveld. Naar verwachting is er enige barrièrewerking voor de noordwestelijk georiënteerde grondwaterstroming in het eerste watervoerende pakket als gevolg van deze damwanden. Dit effect uit zich door mogelijk beperkt hogere grondwaterstanden aan de zijde van het bos." Als bekend hangt de bijzondere waarde van een oud landgoed als Amelisweerd nauw samen met de waterhuishouding ter plekke, en dient deze zo min mogelijk te worden verstoord. Oude bomen zijn gevoelig voor hogere waterstanden en het gaat hier om een permanent gewijzigde toestand. Is er onderzoek verricht naar de gevolgen van een dergelijke ingreep? Zo ja, dan willen wij dat het wordt gepubliceerd en vragen wij het hier bij deze op via een WOB verzoek. Zo nee, dan moet dit onderzoek er alsnog komen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. De schermwand beperkt ook de impact van eventuele calamiteiten. Zo kan bij een eventuele beschadiging de druk onder de folie weer worden weggenomen. Door toepassing van de schermwand heeft een dergelijke reparatie geen extra effect ten opzichte van de effecten tijdens de realisatiefase, zoals beschreven in de MER Actualisatie 2020, onderdeel schermwand. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. Voor wat betreft de externe veiligheidseffecten bij een beschadiging van de folie: Een dergelijke gebeurtenis leidt niet tot extra risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Er zijn derhalve geen externe veiligheidseffecten hierbij aan de orde. Voor wat betreft de Strategie Nationale Veiligheid. Deze is hier niet aan de orde; er is geen sprake van een dreiging voor de nationale veiligheid. Het (ontwerp-)tracébesluit doet geen uitspraak over de stabiliteit van de gekozen constructie. Getoetst is of het ontwerp op een veilige wijze maakbaar is, en dat is het geval. Voor wat betreft de zorg dat er vanwege de waterhuishouding meer bomen in Amelisweerd moeten wijken dan in het ontwerp-tracébesluit is aangegeven: Dat is niet het geval. De watergang ten westen van de bak uit de huidige situatie is verplaatst naar een verderop gelegen locatie, omdat dit beter aansloot bij de waterstructuur. De onderbouwing van de watermaatregelen is te vinden in het deelrapport Water. Vanwege de waterkwaliteit van het water wat uit de bak/foliepolder komt, is een ruimtereservering opgenomen ten westen van de A27 waar waterzuivering geregeld kan worden. Deze waterzuivering is reeds genoemd in het ontwerp-tracébesluit en is nader gespecificeerd in het tracébesluit; in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit is aangegeven dat de bermsloot ten zuiden van de Koningslaan bestemd is voor waterzuivering.</p>	Ja

8	<p>Alternatieve oplossingen zijn onvoldoende onderzocht</p> <p>Op 3 juli 2009 nam de Tweede Kamer de motie-Vendrik aan, die het kabinet oproep om het alternatief van de 'Kracht van Utrecht' mee te nemen in de 2e fase MER. Wij constateren dat dit niet is gebeurd. Wat wij in het OTB lezen is een onjuiste c.q. onvolledige weergave van de voorstellen van de Kracht van Utrecht, wat mede het gevolg is van het feit dat het Rijk op geen enkel moment een werkelijke dialoog over de voorstellen van de Kracht van Utrecht is aangegaan. In plaats van een dialoog heeft er enkel een trechtering plaatsgevonden binnen door het Rijk vooropgezette randvoorwaarden die elk alternatief, dat niet uitging van toevoeging van asfalt, bij voorbaat heeft uitgesloten.</p> <p>Ondertussen heeft de wereld niet stilgestaan sinds de publicatie van de Startnotitie in 2008. Ruimtegebruik en mobiliteit zijn enorm in beweging. Er is een klimaatopgave, die niet is te beantwoorden zonder ook mobiliteit en regionale ontwikkeling fundamenteel anders aan te pakken. Stad en provincie Utrecht staan aan het begin van die transitie. Stad en regio hebben een zeer grote behoefte aan een schaa sprong voor fiets en openbaar vervoer die past bij de dynamische en duurzame ontwikkeling, die nu plaatsvindt. Een schaa sprong in de lijn van recente publicaties van de Kracht van Utrecht, en de recente voornemens van de gemeente Utrecht op mobiliteitsgebied. Die ontwikkeling is ook voor het Rijk heel vruchtbaar; ze zal de druk op het Rijkswegennet ontlasten. Wij roepen u op, geen onomkeerbare besluiten te nemen over de Ring, zonder eerst de opties van het OV MIRT voor de regio verder grondig te verkennen.</p>	<p>De motie Vendrik is uitgevoerd door het alternatief "kracht van Utrecht" volwaardig mee te nemen in de milieu-effectrapportage eerste fase. In de milieu-effectrapportage eerste fase blijkt dat het alternatief niet probleemoplossend is en is afgeval len net als veel andere alternatieven. Alternatieven die in de milieu-effectrapportage eerste fase zijn afgeval len worden in de tweede fase van de milieu-effectrapportage niet opnieuw onderzocht. Dat is inderdaad een trechtering, conform de aanbevelingen van de Commissie Elverding. De Commissie Schoof heeft in 2013 onderzocht of er een zorgvuldig besluitvormingsproces heeft plaatsgevonden en is tot de conclusie gekomen dat dit het geval is. Ook de Commissie m.e.r. komt tot de conclusie dat overtuigend is aangetoond dat een OV alternatief niet probleemoplossend is.</p> <p>Dat neemt niet weg dat er voor de regio Utrecht gekozen is voor een en...en benadering. Naast capaciteitsuitbreiding op het hoofdwegennet, wordt ook gezocht naar verbetering van het OV en stimulering van de fiets. In het OV MIRT die door de regio wordt uitgevoerd, wordt de Ring Utrecht als gerealiseerd beschouwd en kan derhalve niet als vervanger van de Ring Utrecht functioneren.</p>	Nee
9	<p>In het OTB is nagelaten het in 1990 gezamenlijk met de gemeente Utrecht onthulde Monument Amelisweerd te vermelden. Het bevindt zich vlak langs het huidige tracé van A27 nabij het viaduct over de Kromme Rijn. Het ministerie behoort goed op de hoogte te zijn van dit monument. Zie bijlage 1: Profiel, Ministerie Verkeer en Waterstaat, juni 2008, pagina 8. Gelet op het bovenstaande gaan wij uit van handhaving van dit monument op de huidige locatie.</p>	<p>Uw zienswijze is doorgegeven aan de gemeente Utrecht. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de Groene Verbinding. De gemeente heeft aangegeven hierin een locatie voor het monument op te willen nemen.</p>	Nee
10	<p>Het OTB is strijdig met de eigen uitgangspunten. Het plan verbetert noch de verkeersafwikkeling, noch de leefomgeving. Deze hernieuwde aanslag op het waardevolle natuur- en recreatiegebied Amelisweerd is niet op een valide wijze onderbouwd. Wij verzoeken u op basis van deze zienswijze om het project Ring Utrecht A27/A12 niet uit te voeren.</p> <p>De bezwaren van onze zienswijze van MOBilisation for the Environment van 19/06/2016, mede namens de Vereniging ingediend, gelden hier onverminderd en moet hier als herhaald en ingelast worden beschouwd.</p>	<p>U heeft aangegeven de zienswijze van Mobilisation for the environment (MOB), mede ingediend namens de kerngroep Ring Utrecht, volledig te ondersteunen. Voor de beantwoording daarvan wordt doorverwezen naar de beantwoording van de MOB reactie in het specifiek deel van de Nota van Antwoord. U vindt deze onder nummer ZWE - 00560.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p>	Nee
ZWE-00054	<p>1 De verbreding van de Ring trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, die juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo dwarsboomt dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.</p>	<p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de</p>	Ja

		<p>afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020.</p> <p>In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>Uit het deelrapport verkeer bij het OTB valt op te maken dat het aantal voertuigkilometers op het onderliggend wegennet als gevolg van het project afneemt. Het project veroorzaakt ook geen files en congestie op toe- en afritten; daar waar nodig zijn de toe- en afritten verruimd om dat te voorkomen. Doordat er meer capaciteit is gerealiseerd op de Ring Utrecht, neem de kans op sluipverkeer door bebouwde kommen af. Dit komt de verkeersveiligheid en leefbaarheid ten goede.</p> <p>Het project Ring Utrecht draagt juist bij aan de doelstellingen die de gemeente gesteld heeft; door verschuiving van (vracht)verkeer van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet ontstaat op het onderliggend wegennet meer ruimte voor OV en fiets. Dit wordt herbevestigd in Oplegnotitie Verkeer 2020. In de oplegnotitie zijn actuele verkeersmodel-berekeningen verwerkt op basis van de meest recente inzichten over de mobiliteitsontwikkelingen op de lange termijn.</p>	
2	<p>Tijdens de uitvoering van het project zullen er geregeld rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet komt het verkeer vast te staan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het OTB dit niet regelt schiet het zwaar tekort. Ik ga ervan uit dat dit gecorrigeerd wordt in het definitieve TB, hoewel het vanzelfsprekend nog beter is om dit onzalige project af te stoppen. Hoe dan ook, totdat vermijden van overlast goed geregeld is is het ontwerptractébesluit onacceptabel</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Het is nog onduidelijk hoe het project Ring Utrecht gerealiseerd gaat worden. Rijkswaterstaat onderzoekt momenteel samen met onder andere de gemeente Utrecht en de Provincie Utrecht hoeveel verkeershinder en hinder voor omwonenden het project mogelijk gaat veroorzaken, en zal maatregelen treffen om deze hinder zo goed als mogelijk te minimaliseren.</p>	Nee
3	<p>Wanneer bij de werkzaamheden het vlies wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het tractébesluit moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p>	Ja
4	<p>Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in zeer beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen helemaal desastreus: De bomen in Amelissewaard, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een hels lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort</p>	<p>Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in Deelrapport Natuur). Voor bosvogels geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluidreducerende maatregelen getroffen. Voor Amelissewaard is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte Natuurnetwerk Nederland (NNN) met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelissewaard vrijwel gelijk in het tractébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie. Van schade aan de vogelstand in Amelissewaard ten gevolge van een toename van verkeersgeluid zal geen sprake zijn.</p>	Ja
5	<p>De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.</p>	<p>Het verbreden van de weg en daarmee het langer maken van de onderdoorgang langs de Kromme Rijn is binnen de doelstellingen van het project niet vermijdbaar. De inrichting van de onderdoorgang wordt echter aangepast met kleur en licht en de onderdoorgang wordt verbreed. Hiermee wordt voorkomen dat er voor de beleving en de sociale veiligheid een negatief effect ontstaat. Dit is beschreven in het Landschapsplan en in het deelrapport Ruimte en Ruimtelijke Kwaliteit.</p>	Nee

6	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja
7	Dieselgate heeft duidelijk gemaakt dat ook nieuwe auto's veel NOx uitstoten. In vele gebieden, waaronder Natura 2000, is nu al de stikstofdepositie te hoog. De PAS gaat dat niet oplossen, maar intussen verhoogt dit project wel de depositie daar. Om die reden mag het project niet doorgaan. Eerst moet u de naam Natura 2000 maar waar maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit Inmiddels is het PAS niet meer van kracht en is er sprake van nieuwe juridische kaders met betrekking tot de stikstofdepositie op Natura2000-gebieden. In de Passende Beoordeling 2020 en in de Toelichting bij het tracébesluit 2020 is dit nader toegelicht. Het project voldoet aan de nieuwe wettelijke kaders inzake stikstofdepositie. Uit de Passende Beoordeling blijkt dat er een toename van stikstofdepositie is op Natura2000 Veluwe die zonder nadere maatregelen te hoog is. In het tracébesluit is aangegeven dat hiervoor gebruik wordt gemaakt van ruimte in het stikstofregistratiesysteem en dat er compensatie is vastgelegd.	Ja
8	Normoverschrijding is volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (ontwerptractébesluit tov autonoom). Tab 8.4 toont echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan toch de stijging in het totale projectgebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit is echter groter dan het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd.	Ja
9	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel korte-termijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is obsceen om onze kinderen hun toekomst te ontnemen.	Om het project te realiseren is het inderdaad noodzakelijk om een aanzienlijk areaal aan bomen te kappen. In de milieu-effectrapportage is dit uitvoerig beschreven. Zonder deze kap zijn de doelstellingen van het project niet te realiseren. Bij de kap wordt voldaan aan de wettelijke randwoorden hiervoor en voor alle te kappen bomen worden nieuwe bomen teruggeplaatst.	Nee
10	Tijdens de werkzaamheden aan het folie zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs indien het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren indien u goede	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee

	<p>voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p> <p>De werkzaamheden binnen het vlies hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten als dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht</p> <p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.</p> <p>De werkzaamheden binnen het vlies hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten als dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.</p>		
11	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
12	Waar spoorweglawaai kan reflecteren tegen geluidschermen, die u in dit project verhoogt, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat rechtzetten.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
13	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel. U moet ook soorten in de gevarenzone beschermen!	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p>	Ja

			Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	
	14	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Dat wordt niet opgelost met meer snelwegen. Een grote fles loopt langzamer leeg dan een kleine, als de flessenhals hetzelfde blijft. In de regio is de flessenhals de verkeersafwikkeling op De Uithof. Daaraan kan niet veel verbeterd worden. De flessenhals kan niet verruimd worden. Het is dan ook niet slim om nog meer auto's richting De Uithof te leiden. De bereikbaarheid wordt meer verbeterd door in te zetten op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Vanwege het economische belang van De Uithof/Utrecht Science Parc, is een goede bereikbaarheid essentieel. Dat geldt voor de auto, het openbaar vervoer en de fiets. Het project Ring Utrecht draagt voor een groot deel bij aan een verbetering van de autobereikbaarheid. Een groot deel van de huidige en toekomstige knelpunten op en nabij de Ring Utrecht wordt immers opgelost. Ook zal in het kader van het project Ring Utrecht een aantal onderdoorgangen van de A27/A28 aangepakt worden, waardoor het comfort voor fietsers van en naar De Uithof vergroot zal worden. Met de komst van De Uithoftram wordt een kwaliteitsimpuls aan het openbaar vervoer gegeven.	Ja
	15	Tijdens de werkzaamheden aan het folie zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs indien het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren indien u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	16	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel korte-termijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is obsceen om onze kinderen hun toekomst te ontnemen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00055	1	Zo'n 30 jaar geleden werd de A 27 door Amelisweerd aangelegd- met die aanleg zou Nederland weer toekomstbestendig zijn. Nu is blijkaar de toekomst alweer achter ons en moet de A27 weer breder. Dit ongebreidelde geloof in de koppeling van doorstroming en economische groei is een beetje kinderachtig en maakt helaas veel kapot. We moeten daar maar eens mee stoppen en onszelf en de zorg voor de omgeving wat serieuzer nemen. Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer. Dus laten we beginnen de verbreding van de Ring Utrecht te zien als een achterhaald plannetje en zinvollere dingen voor het geld doen. Ik verzoek u bovenstaande zienswijzen te gebruiken om daarmee het ontwerptractébesluit bij het oud papier te dumpen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. 30 jaar geleden is een verkeerskundige analyse gemaakt. De verkeersgroei is in de afgelopen 30 jaar harder gegroeid dan destijds werd verwacht. De huidige problemen zijn de reden dat opnieuw naar de A27 is gekeken. De inzichten ten aanzien van de lange termijn ontwikkelingen op het gebied van economie, mobiliteit en verkeer zijn continu aan veranderingen onderhevig; zie de rapporten die de planbureaus CPB en PBL hierover publiceren. Omdat de toekomst onzeker is, hebben de planbureaus toekomstscenario's opgesteld, waarmee een bandbreedte van mogelijke ontwikkelingen gegeven wordt. Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptractébesluit/milieu-effectrapportage fase zijn de meest recente inzichten van de planbureaus (CPB/PBL) meegenomen in de verkeersmodellen. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking van het project Ring Utrecht is steeds gebruik gemaakt van de meest recente inzichten van de planbureaus. Zie voor meer informatie over de gehanteerde groeiscenario's en andere uitgangspunten voor de verkeerseffectberekeningen bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r.. In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe	Ja

			<p>verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
ZWE-00056	1	<p>De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Nee
	2	<p>Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
	3	<p>De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over tien jaar wanneer de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De toekomst van de wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief, niet conservatief.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).</p>	Nee
	4	<p>Naar ik veronderstel zult u tijdens kritische acties het autoverkeer over de snelweg stilleggen. De kosten hiervan zijn niet verwerkt in de MKBA die Decisio in uw opdracht heeft gemaakt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).</p>	Nee
	5	<p>De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
	6	<p>Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewerd).</p>	Nee
	7	<p>Volgens mij hebben al decennia geleden vele onderzoeken aangetoond, dat weguitbreiding altijd tijdelijk helpt tegen files, maar dat er daarna een aanzuigende</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee

	werking komt met dus een tegenovergesteld effect dan het beoogde. DOM dus, niet doen!! Uiteindelijk ben je met die Ringweg nog verder van huis, letterlijk en figuurlijk.		
8	Vorig jaar heeft de milieuorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van CO2 in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar, belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter tot nu toe niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meer asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2-uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch om te gooien.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
9	Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van 1 à 2 jaar plaatsvinden, losgekoppeld van de ombouw van de Ring Utrecht als de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van geïntegreerde zonnecellen.	De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
10	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
11	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja

	12	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
	13	Door de veranderingen in Amelisweerd ben ik bang voor een grondwaterstandsverandering. Bij het lekken van het vlies of door mogelijke plaatsing van bentoniet wanden zal de grondwaterstand veranderen. Zowel vernatting als verdroging zal leiden tot sterfte van de oude bomen. Dat is onacceptabel. U mag dit risico niet nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Met de aanleg van een schermwand worden effecten op het grondwater en de daarvan afhankelijke natuur geminimaliseerd. In het MER Actualisatie 2020 is hier uitvoerig op ingegaan. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden.	Ja
	14	Wie wil dit project eigenlijk? Vervoerders EVO en TLN pleiten voor een bereikbaar Nederland, maar dat betekent toch in de eerste plaats onnodige personenauto's van de weg afhaken, en dan in het bijzonder op het onderliggend wegennet. Zij hebben alleen maar last van de verkeersaantrekkende werking van uw project. De stad is nu al verstopt. De automobilist rijdt graag door, maar u lost met dit project de files niet op. U trekt alleen maar meer automobilisten aan, die elkaar weer in de weg zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	15	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste van een stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00057	1	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtverontreiniging ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtverontreiniging voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Rijkswaterstaat streeft er naar om de bouw hinder bij de werkzaamheden te beperken. De Europese luchtnormen mogen niet worden overschreden. Voor de dagnorm fijn stof PM10 staat een concentratiewaarde van 50 µg/m3 die 35 keer per jaar mag worden overschreden. Dit geldt ook voor de periode tijdens de bouw. Alle werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, zullen worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer. Bouw hinder wordt meegenomen in het contract voor uitvoering van de wegaanpassing. Voor het vaststellen van zowel de contracteisen ten aanzien van de bouw hinder als de invulling van het gunningscriterium beperking bouw hinder vindt in nauwe afstemming met alle betrokken gemeenten en de provincie plaats.	Nee
	2	De stikstofvervuiling van de natuur is nu al een halve eeuw zo groot dat nu zelfs de eiken op de Veluwe en de rupsen op de eik na jaren van slechte groei beginnen te sterven. Daar draagt het wegverkeer belangrijk aan bij, ook het verkeer op de Ring. Reden temeer om de stikstofoxidenemissies van het verkeer sneller te reduceren en alles toe doen wat mogelijk is om de groei van het verkeer te stoppen, zodat de verlaging van de emissies per km van auto's en trucks ook daadwerkelijk tot minder stikstofstress in de natuur leidt. Dit nieuwe probleem van eiken- en rupsensterfte in de natuur is in de MER ook niet onderzocht. Ik dring dan ook sterk erop aan dat u de juiste maatregelen treft om het wegverkeer te verminderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking). De effecten van stikstofdepositie zijn onderzocht in de Passende Beoordeling bij het tracébesluit 2020. Het project past binnen het nieuwe juridische kader voor stikstof. De meest effectieve maatregel voor vermindering van stikstofuitstoot vanuit het verkeer is aanscherping van de toegestane emissie per voertuigkilometer. De Europese emissie standaard (euronorm) is de afgelopen jaren telkens naar beneden bijgesteld. In de komende jaren zullen de euronormen voor stikstofemissie verder aangescherpt worden.	Ja

3	De norm uit de nota Mobiliteit is gesteld op 2. Uit uw berekeningen komt naar voren, dat, bij "realistische groei", deze norm zonder maatregelen al bijna gerealiseerd wordt : we komen dan op 2,1 uit. Dat betekent dat de reistijd in de spits 5% (2,1 gedeeld door 2) langer is dan de norm eist. Dan is een project als dit, met al zijn kwalijke gevolgen, toch onnodig zwaar?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. De streefwaarde voor de reistijdverhouding op stedelijke ringwegen is 2,0. Dat betekent dat gestreefd wordt naar een reistijd op trajectniveau in de spitsperiode die maximaal 2x de reistijd buiten de spitsperiode is. Op het traject Utrecht noord - knooppunt Lunetten is de reistijdverhouding in de situatie zonder project Ring Utrecht 2,5 in de ochtendspits en 2,9 in de avondspits. Hiermee wordt de streefwaarde ruimschoots overschreden. Zie paragraaf 6.2.3 Deelrapport verkeer bij de milieu-effectrapportage. Zelfs bij het lage groeiscenario RC wordt op dit traject zonder project niet voldaan aan de streefwaarde. Zie paragraaf 9.2 Deelrapport verkeer. Op welk traject de waarde 2,1 geldt is niet duidelijk.	Nee
4	Tijdens het werken aan de weg zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluisverkeer. Op het onderliggend wegennet komt het verkeer vast te staan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het OTB dit niet regelt schiet het ernstig tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het vanzelfsprekend nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen. Hoe dan ook, totdat vermijden van overlast goed geregeld is is het ontwerptractébesluit niet aanvaardbaar.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder). Het is nog onduidelijk hoe het project Ring Utrecht gerealiseerd gaat worden. Rijkswaterstaat onderzoekt momenteel samen met onder andere de gemeente Utrecht en de Provincie Utrecht hoeveel verkeershinder en hinder voor omwonenden het project mogelijk gaat veroorzaken, en zal maatregelen treffen om deze hinder zo goed als mogelijk te minimaliseren.	Nee
5	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstreken, onomkeerbare operatie begint! Als de mensen ziek worden is het te laat	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Ja
6	Uit alles blijkt, dat de veronderstellingen waarop deze gigantische wegoperatie van u stoelt, in de nabije toekomst onhoudbaar zullen zijn, en zelfs nu al hun geldigheid beginnen te verliezen. U gaat uit van een volle eeuw onafgebroken economische groei. Die hebben we nooit gehad, en niets wijst er op dat we die ooit zullen krijgen. (Trouwens : honderd jaar vooruitkijken ?? Zullen we dat maar niet liever aan de science fiction-schrijvers overlaten ?). U gaat ervan uit dat de mensen wel altijd dagelijks naar hun werk zullen blijven rijden. Ook dat zien we nu al, door meer thuiswerk en door flexibilisering, veranderen. U gaat ervanuit dat auto's altijd door mensen bestuurd zullen worden. Zelfs dat zal niet altijd zo zijn. Zodra de besturing van auto's niet meer afhankelijk is van trage menselijke reflexen, zal de capaciteit van de bestaande wegen geweldig toenemen. Met andere woorden: de ontwikkelingen die nu al aan de gang zijn konden er wel eens toe leiden dat er over enige tijd helemaal geen fileprobleem meer is. Maar wèl, als u deze operatie ondanks alle informatie doorzet, een enorme, vieze hoeveelheid overbodig asfalt en erg veel volstrekt onnodige en veelal onomkeerbare schade aan het milieu.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptractébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals die zijn verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model), zijn toegepast. Als planjaar is daarbij het jaar 2030 genomen. Zie hoofdstuk 4 van deelrapport Verkeer. Er wordt dus niet honderd jaar vooruit gekeken. Wel is het zo dat bij de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) verder vooruit gekeken wordt dan het planjaar. Dat is standaard procedure. Dat geldt ook voor de milieueffecten.	Nee
7	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidsanering van Hoograven en Lunetten aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
8	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn mag u niet meer in aanmerking nemen voor compensatie. Het is een schande dat u Amelisweerd opoffert en als een	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten	Ja

	<p>zoethoudertje een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt. Op dit moment biedt het Ontwerp Tracébesluit onvoldoende garantie voor compensatie die wel compenseert. Trek het in.</p>	<p>gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt minder dan 2% van de oppervlakte van het landgoed; uw standpunt dat Amelisweerd wordt opgeofferd, wordt niet gedeeld.</p> <p>De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het NNN, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (destijds ecologische hoofdstructuur: EHS, nu Natuurnetwerk Nederland: NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur behorende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie. Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald. In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden.</p>	
9	<p>Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld dat Hooggraven en Lunetten aan het begin van de uitvoering van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen. Voor mij is dit een essentieel punt, en als dit niet goed geregeld wordt mag het project helemaal niet doorgaan.</p>	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p>	Ja

		Tijdens de uitvoering wordt de omgeving geïnformeerd over de werkzaamheden.	
10	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan.	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt minder dan 2% van de oppervlakte van het landgoed.</p> <p>De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is een nadrukkelijk onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het NNN, met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Het klopt dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast, dit is helaas niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het Natuur Netwerk Nederland als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna, Natura 2000). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden allemaal gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan.</p> <p>Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, alhoewel niet alle natuurwaarden in het gebied zelf worden teruggebracht, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd.</p>	Ja
11	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen. Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het folie intact te laten hebt onderzocht geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot risico aan de uitvoering en het dient dan ook te worden berekend in het ontwerptractébesluit, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Hieraan hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een kansspel.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p>	Ja
12	In de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	In de MKBA wordt berekend dat er ten gevolge van de toename van de hoeveelheid verkeer er meer verkeersslachtoffers komen. Echter, in de methodiek van de MKBA wordt geen rekening gehouden met de specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die in het tracébesluit aan de Ring Utrecht zijn toegevoegd om de oplossing verkeersveiliger te maken. Voor een volledige analyse van het effect op verkeersveiligheid zie paragraaf 2.1 onderdeel verkeersveiligheid in de toelichting op het tracébesluit.	Nee
13	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Voor de periode tijdens de bouw gelden specifieke voorschriften om het vervoer van gevaarlijke stoffen te reguleren. Het is niet noodzakelijk om voor de tijdelijke situatie groepsrisico in kaart te brengen. De Plasbrandaandachtsgebieden is een gebied langs de	Nee

			weg die niet verandert in de tijdelijke situatie zodat ook daarvoor geen aanvullend onderzoek nodig is.	
	14	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	15	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	16	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig is, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming (Wnb) beschermt broedende vogels en van sommige vogelsoorten zijn de nesten jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals gekeken worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Wnb geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	Ja
ZWE-00058	1	Hierbij maak ik bezwaar tegen de plannen voor de herinrichting en uitbreiding van de Ring Utrecht A27/A12. Ik vrees de gevolgen van het project, namelijk dat er meer autoverkeer zal worden gefaciliteerd met alle milieugevolgen vandien (toename CO2 uitstoot, toename fijnstof uitstoot, wellicht meer geluid) en de vernietiging van natuur te Amelisweerd. Als bewoner van de stad Utrecht die ongeveer 1 km van de snelweg woont wordt mijn belang direct geschaad, en dat van vele Utrechters. Als bewoner van de stad Utrecht die ongeveer 1 km van de snelweg woont wordt mijn belang direct geschaad, en dat van vele Utrechters. De weg zal leiden tot meer verkeer op de snelweg en ook meer verkeer van en naar de snelweg toe. Dit leidt tot verhoogde uitstoot van CO2, verhoogde uitstoot van fijnstof en roet, en verhoogde geluidsoverlast. Dit is slecht voor de kwaliteit van de leefomgeving in dit deel van de stad, en het is slecht voor de gezondheid van de mensen die hier wonen zoals ikzelf.	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige	Ja

			<p>bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	
	2	<p>Er wordt uitgegaan van onrealistische groeiscenario's voor verkeer, en er wordt geen gebruik gemaakt van de best beschikbare data en kennis op dit gebied. Daarmee dreigt het ontwerp-tracebesluit genomen te worden op grond van verkeerde premissen, en is er sprake van een belangrijke onzorgvuldigheid in de besluitvorming. Ik maak bezwaar tegen deze gang van zaken en het ontwerp-tracebesluit dat hierop is gebaseerd.</p> <p>De overheid moet de flexibiliteit zien te ontwikkelen om gedurende de procedure van dit soort grote projecten nieuwe gegevens en data in te passen, zodat zij niet halsstarrig hoeft vast te houden aan oude of suboptimale gegevens op het moment dat betere gegevens voorhanden zijn</p> <p>Ik vind het evenzeer problematisch dat de besluitvorming rond een belangrijk project als dit niet wordt gebaseerd op de beste en meest recente gegevens en scenario's. Als burger ben ik van mening dat mijn (burger)belang op het gebied van de kwaliteit van de besluitvorming in onze democratische rechtstaat hiermee geschaad wordt. Burgers hebben belang bij het gebruiken van de meest recente en best beschikbare data, omdat anders de kwaliteit van de besluitvormingsprocedures in ons openbaar bestuur omlaag gaat, en daarmee ook de democratische legitimiteit van de besluitvorming in ons openbaar bestuur afneemt. Dat raakt mijn belang als burger.</p>	<p>In het ontwerp-tracébesluit is gebruik gemaakt van de destijds meest recente gegevens en modellen afkomstig uit het jaar 2015. Voor het tracébesluit 2020 is van recentere gegevens uitgegaan. De nieuwe toekomstscenario's zijn verwerkt in de Oplegnotitie Verkeer 2020.</p>	Ja
ZWE-00059	1	<p>Dit is de zienswijze van de Initiatiefgroep HoogravenDuurzaam! op het Ontwerp-Tracébesluit over de ombouw van de Ring Utrecht A27/A12. Allereerst pleiten wij er net als de Kerngroep Ring Utrecht en de Bewonersgroep Hoograven voor om de capaciteitsvergroting van de Ring niet door te laten gaan. Dergelijke projecten zijn niet alleen achterhaald maar staan ook haaks op de intentie van het door ons land mede ondertekende klimaatverdrag dat de uitstoot van broeikasgassen de komende eeuw moet terugdringen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	Nee
	2	<p>In een recente brief aan de Tweede Kamer maakte minister Schultz van Infrastructuur en Milieu haar ambitie kenbaar om duurzame innovaties in de infrastructuur door te voeren. Zo wil zij dat de rijks infrastructuur in 2030 volledig energieneutraal is.</p> <p>Deze ambitie ziet onze initiatiefgroep HD! echter niet terug in het OTB voor de Ring Utrecht en dat zou, mocht het project onverhoopt toch doorgaan, een gemiste kans zijn. Maar aangezien de A12 een saneringslokatie is voor het terugdringen van de schrijnend hoge geluidsniveaus op de gevels van de woningen in onze wijk zullen de hoge geluidschermen er ook dan op korte termijn komen.</p> <p>De vele kilometers lange geluidschermen langs de Ring met hoogten tot 12 meter kunnen optimaal benut worden voor de opwekking van zonne-energie. Dat blijkt uit voorbeelden in ons land zoals het volledig geïntegreerde energieopwekkende geluidscherm SONOB, dat bouwbedrijf Heijmans recent heeft ontwikkeld met onder andere de Technische Universiteit Eindhoven (zie: onderstaande artistimpression). Rijkswaterstaat maakt in de brochure 'Geluid langs wegen' (oktober 2014) ook melding van deze toepassing in zijn project Solar Highways, waarvoor de Europese Commissie een subsidie heeft verstrekt.</p> <p>Op deze wijze zouden de geluidschermen langs de A12 ter hoogte van Hoograven en Lunetten maar ook langs de A27 niet alleen elektriciteit kunnen genereren voor de weggebonden voorzieningen maar ook voor duizenden woningen in de wijken langs de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p>	Nee

	<p>Ring. De productie en distributie van de opgewekte stroom zou kunnen plaatsvinden middels een op te richten coöperatie waarbij naast Rijkswaterstaat ook onze Initiatiefgroep Hoograven Duurzaam!, ondersteund door Energie-U (vrijwilligersorganisatie voor Utrecht als geheel), wil participeren. Misschien kan daarbij gebruik worden gemaakt van de subsidieregeling SDE+ 2016 of de zogenaamde postcoderoosregeling.</p> <p>Genoemde geluidschermen hebben een positief effect op de vermindering van de NO2-concentratie.</p>		
3	<p>Maar er is meer mogelijk aan voorzieningen waarmee fijnstof, geproduceerd door de auto's op de A27/A12, kan worden afgevangen. Daarom is de initiatiefgroep Hoograven Duurzaam! van mening dat voor onze wijk die grenst aan de grootste verkeersdraaischijf van ons land een maximale inspanning nodig is om de luchtkwaliteit te verbeteren. De ervaringen opgedaan met de Smog Free Tower in Rotterdam van Daan Roosegaarde laten zien dat afvangen van ozon en fijnstof mogelijk is. We stellen voor te onderzoeken welke voorzieningen hier ingezet kunnen worden en deze vervolgens ook toe te passen.</p> <p>Tenslotte verzoeken wij Rijkswaterstaat het energieopwekkende geluidscherm op te nemen als een vast element in het definitieve Tracébesluit en nodigen de dienst uit om met ons een coöperatie Buurtstroom Hoograven op te richten.</p>	<p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf</p> <p>Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen.</p> <p>Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p>	Ja
4	<p>Tenslotte verzoeken wij Rijkswaterstaat het energieopwekkende geluidscherm op te nemen als een vast element in het definitieve Tracébesluit en nodigen de dienst uit om met ons een coöperatie Buurtstroom Hoograven op te richten.</p>	<p>In het tracébesluit wordt het realiseren van zonnepanelen op geluidschermen niet onmogelijk gemaakt. Uw suggestie voor het oprichten van een coöperatie Buurtstroom Hoograven kan geen onderdeel zijn van een tracébesluit, maar uiteraard is er bereidheid om hier verder over na te denken.</p>	Nee
ZWE-00060	<p>1 Dit plan mag niet doorgaan! Lunetten wordt onleefbaar voor bewoners. De schade aan de natuur is onherstelbaar. Ja, de leefbaarheid voor mij en mijn kinderen wordt ernstig aangestast</p>	<p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p>	Nee
	<p>2 Ja, inmiddels is uitvoerig wetenschappelijk bewezen dat meer asfalt absoluut niet leidt tot minder files!</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project</p>	Ja

			<p>minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Uit het deelrapport Verkeer bij het OTB valt op te maken dat realisatie van het project leidt tot een afname van het aantal voertuigverliesuren op het hoofdwegennet in de regio, en daarmee de kans op files ook wordt gereduceerd. Ook de I/C-verhoudingen verbeteren. De sterke afname van het aantal voertuigverliesuren op het tracé van de Ring Utrecht zelf, wordt wel deels teniet gedaan door de toename van het aantal voertuigverliesuren op het hoofdwegennetwerk buiten het tracé.</p> <p>De - aanvullende - oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB bevestigt het beeld uit het OTB; realisatie van het project Ring Utrecht leidt wel degelijk tot afname van voertuigverliesuren en daarmee afname van de kans op files.</p> <p>Beide verkeersmodel-berekeningen zijn gebaseerd op de meest recente, wetenschappelijke inzichten van dat moment. Zie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde uitgangspunten en bronnen de bijlage bij de documenten.</p>	
	3	De bereikbaarheid van Lunetten komt jarenlang in het geding door de werkzaamheden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).	Nee
ZWE-00061	1	Alsjeblieft doe het niet!! Er wordt zoveel kapot gemaakt, er zijn zoveel kosten in materiële en immateriële zin, daar wegen de baten niet tegenop.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p>	Nee
	2	<p>Onjuistheden:</p> <p>Over het hoofd gezien belang: De natuur- en duurzaamheidsbelangen Geraakt in belang: Min belang om te genieten en op te laden in het heerlijke amelisweerd</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p> <p>Bij de voorbereiding van dit tracébesluit is de nodige kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen vergaard. Dit ziet eveneens op natuurbelangen en de recreatieve functie van Amelisweerd. Op grond daarvan heeft een zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden.</p>	Nee
ZWE-00062	1	Ik vind dat er nooit is gekeken naar wat de onliggende buurtbewoners vinden. Het plan was er al; dus wij moesten het maar accepteren.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en</p>	Ja

			<p>regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het compensatieplan, dit is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Tijdens de planstudie en de onderhavige tracéwetprocedure is een uitgebreid communicatie- en participatietraject uitgevoerd waarin de bewoners van de woonwijken van de Ring Utrecht op diverse momenten hun inbreng hebben kunnen leveren.</p>	
	2	Ik heb nu al last van de herrie van de huisife snelweg. De blokkades doen daar niks voor, een verbreding toevoegen zou dat alleen maar erger maken! Daarnaast vind ik het absurd dat er bomen voor moeten worden gekapt terwijl die zo funest voor ons zijn	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p>	Nee
ZWE-00063	1	Onderwerp: Ik ben tegen de verbreding van de A27, omdat: - Het verbreden van deze weg schade te weeg brengt aan de stad Utrecht, het landschap eromheen, en de mensen die er wonen.	<p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p>	Nee
	2	Het bijna niet mogelijk is om de (extra) schade aan Amelisweerd te compenseren, vanwege de specifieke kwaliteit en plek.	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of</p>	Ja

		<p>compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelissewaard).</p>	
3	De onderbouwing van de nut en noodzaak verre van overtuigend is. Er wordt onder meer uitgegaan van irrealistische groeiscenario's van economie en verkeer	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>De landelijke groeiscenario's waarvan uitgegaan is, zijn afkomstig van het Centraal Planbureau. De landelijke groeiscenario's GE (Global Economy) en RC (Regional Communities) zijn als invoer gebruikt voor de verkeersprognoseberekeningen met het Nederlands Regionaal Model (NRM). Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van het (ontwerp-)tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht is de meest recente versie van het NRM toegepast en daarmee zijn ook de meest recente inzichten ten aanzien van de lange termijn ontwikkelingen van het verkeer in de regio meegenomen. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja
4	Er andere oplossingen zijn - dan wel gezocht moeten worden - voor de mobiliteit die de A27 zou gaan faciliteren	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p>	Ja
5	Vanuit het perspectief dat het kabinet streeft naar het beperken van de opwarming van de aarde tot 1,5 graden een hoge urgentie bestaat om deze oplossingen te vinden.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid</p>	Nee

	6	Onjuistheden: Het beprijzen van maatschappelijke kosten en baten is geen wetenschap. Maar het valt wel op dat in de MKBA een lagere prijs wordt gehanteerd per ton CO2 dan Shell hanteert bij investeringsbeslissingen. Het CPB adviseert om te werken met een bandbreedte. Het zou een verbetering zijn als de MKBA hierop wordt aangepast.	Voor CO2 rekent Decisio met 27,75 euro/ton. Het meest recente handboek van CE Delft stelt voor uit te gaan van een bandbreedte van 25-50 euro/ton. Deze waarde ligt binnen de geadviseerde bandbreedte.	Nee
	7	Geraakt in belang: Op alle bovenstaande punten word ik geraakt in mijn belang, door de aantasting van de leefomgeving, op lokaal niveau en alle schaalniveau's daarboven.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00064	1	Hoe kan u nu serieus zo'n groot project promoten, terwijl we nog maar net het klimaatakkoord hebben ondertekend? Weer een mooi geval van met de mond belijden maar het tegengestelde doen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	3	Recentelijk hebben het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geconstateerd dat de aanleg van extra snelwegen in Nederland niet meer rendabel is! Dat geldt zeker voor dit project, dat door alle ingrepen in de leefomgeving van mens, dier en plant toch al extra duur is. En dan heb ik het alleen nog over de monetair te compenseren schade en niet over de onherroepelijke schade aan de gezondheid en het welbevinden van mens, dier en plant.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	4	Wat te denken van de onvermijdelijke toename van emissies, stikstofdepositie, en veranderde grondwaterstanden?	In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord.	Nee
	5	Normoverschrijding is volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (par 8.3) in totaal bijna 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tab 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het ontwerp-tracébesluit ten opzichte van de huidige situatie?	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	Ja
	6	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie). Uit de Passende Beoordeling blijkt dat er een toename van stikstofdepositie is op Natura2000 Veluwe die zonder nadere maatregelen te hoog is. In het tracébesluit is aangegeven dat hiervoor gebruik wordt gemaakt van ruimte in het stikstofregistratiesysteem en dat er compensatie is vastgelegd.	Ja

	7	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	8	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt.	Ja
	9	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00065	1	Ik wil u met klem verzoeken het besluit teniet te doen. Het plan is onzalig, leidt tot een buitenproportionele aantasting van het landschap en de beleving van het landschap. 4 verdiepingen klaverblad, 12 meter hoge geluidswallen, dramatisch! Plannen zijn op alle vlakken een desinvestering. Economisch, Ecologisch en sociaal een ramp. 10 jaar bouwput, aantasting van onze Amelisweerd, Lunetten wordt een vesting met 12 meter hoge muren, de cumulatieve gezondheidseffecten van uitlaatgassen en lawaai blijven onverantwoord hoog. Onverantwoorde bouwriscico's, met onverantwoorde risico's voor kostenoverschrijding en vertraging. Iedereen raad de plannen af, maar de minister zet onverminderd door. Ego dreigt het te winnen van Eco? Kom tot inzicht: de tijden zijn veranderd, dit is geen toekomstbestendige oplossing meer voor het probleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	Ja, de hele argumentatie is gebaseerd op verouderde cijfers en scenario's, onjuiste emissiefactoren, sjoemelsoftware, Huiswerk moet over op de juiste grondslagen. Zelfs met de verouderde gegevens zou de conclusie moeten zijn dat de plannen een desinvestering van formaat zijn. Dat zal nog meer het geval zijn als de juiste cijfers en uitgangspunten gehanteerd worden. Het hier en daar positieve beeld van de plannen wordt veroorzaakt door saneringsmaatregelen die ook zonder de verbreding genomen hadden moeten worden.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Voor wat betreft de saneringssituatie geldt dat de vergelijking in de milieu-effectrapportage tussen de situatie met en zonder project niet het effect van de sanering in beeld brengt. In de milieu-effectrapportage is in de referentiesituatie zonder project ervan uitgegaan dat de sanering al wel gerealiseerd is. Daar is de situatie na uitvoering</p>	Ja

		van het project mee vergeleken. De effecten beschreven bij geluid in de milieu-effectrapportage zijn dus zuiver effecten als gevolg van de verbreding, en derhalve niet te positief. In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht. In de oplegnotitie geluid wordt uitgebreid ingegaan op de geplande geluidmaatregelen.	
3	Het probleem is vooral dat er, alle belangen afwegend, een andere conclusie gerechtvaardigd is, namelijk om deze plannen naar de prullenbak te verwijzen. Wat er over het hoofd wordt gezien is gezond verstand, duurzaam leiderschap. de weging van belangen is mijns inziens onjuist, en met mij denken velen daar net zo over. Partijpolitieke belangen, die zien we hier wel degelijk terug. De compensatie voor aantasting van natuur en landschap is ondermaats, voor de compensatie voor de mensen die langs het trace wonen geldt hetzelfde.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie. Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	Mijn gezondheid loopt gevaar, mijn directe leefomgeving wordt aangetast en 10 jaar lang ernstig verstoord door bouwhinder, verplichte saneringsmaatregelen rond het knooppunt worden niet zsm uitgevoerd, maar verbonden aan de uitvoering van dit onzalige plan, waardoor het nog veel langer duurt voordat het er iets op vooruit gaat. De bouwplannen hebben een negatief effect op de waarde van mijn onroerend goed, mijn groene leefomgeving wordt aangetast. De plannen leiden tot een toename van de verkeersintensiteit, en daarmee tot een verhoging van de CO2 uitstoot, wat in strijd is met het klimaatakkoord.	De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie over gezondheid het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5.13 (geluid en gezondheid) en 2.6.1 lucht en gezondheid.	Ja
ZWE-00066	1 Bij dezen dien ik mijn zienswijze omtrent het ontwerp tracébesluit Ring Utrecht in. De verbetering van de bereikbaarheid van de stad Utrecht, staat of valt naar mijn mening niet met de verbreding /verbeterde doorstroming van de wegen in het ontwerp tracébesluit. Er zijn tal van andere maatregelen en verbeteringen mogelijk die een veel hoger rendement hebben en niet of veel minder ten koste gaan van natuur en milieu. Allicht zal er in de 10 piektijden (maandag t/m vrijdag in de ochtend en avondspits) een	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke	Ja

	<p>lichte verbetering optreden, echter de naar verhouding zeer hoge kosten, die slechts enige verbetering opleveren op zeer beperkte tijden (zie alinea hieronder) zal je moeten afzetten tegen de negatieve effecten die het voorgestelde plan ook met zich mee draagt.</p> <p>Preciezer gezegd de complete investering wordt besteed om de stad gedurende zo'n 42 weken in vijf ochtendspitsen en vijf avondspitsen beter bereikbaar te maken. Laten we zeggen maximaal 40 tot 60 uur in zo'n week is er een enigszins vlottere doorstroming te verwachten.</p> <p>Als we dat afzetten tegen de totale tijd dat de weg gebruikt kan worden, dan wordt de beoogde investering dus gebruikt om de bereikbaarheid en doorstroming in 10% tot 15% van de tijd enigszins te verbeteren. Voor automobilisten die de wegvakken op de 85-90% "daltijden" gebruikt is de investering weggegooid geld. Het blijkt (ik – maar ook Rijkswaterstaat- heeft dat zelf ervaren tijdens de werkzaamheden aan de A12) dat met een geringe financiële beloning automobilisten bereid zijn op andere tijden of met andere vervoermiddelen te reizen, zodat de spitsdruk afneemt. Door bijvoorbeeld zoiets in te zetten op het traject bij Amelisseweerd, kan je tot in lengte van jaren vooruit met het geld dat je anders in een verbreding van een betonnen bak zou investeren.</p> <p>Het doel van dit project is de bereikbaarheid van de stad en de Uithof te verbeteren. De auto(!)bereikbaarheid van de Uithof is het best als er weinig auto's tegelijk de Uithof op willen. De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's en het "tijdsturen" van de automobilisten.</p> <p>Uiteindelijk blijft het een kwade keus: Mensen die op de een of andere manier er voor kiezen toch tijdens de huidige spijstijden de stad in /uit of langs te gaan, zullen een vertraging voor lief moeten nemen of een ander vervoermiddel moeten kiezen, want met een verbreding van de A27 wordt het bijvoorbeeld onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, wordt zo de grotere doorstroombmogelijkheid op de A27 een achteruitgang.</p>	<p>wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>Met het project wordt beoogd een structurele en verkeersveilige oplossing te bieden voor een structureel en hardnekkig bereikbaarheidsprobleem; niet alleen voor de stad Utrecht, maar voor de hele regio. Jaar in, jaar uit uitsluitend op basis van financiële beloningen voor individuele automobilisten, automobilisten stimuleren de spitsperiode te vermijden zoals u schetst, is geen reële, toekomstvaste oplossing. Dat instrument wordt door Infrastructuur en Waterstaat uitsluitend ingezet gedurende kortlopende onderhoudsprojecten met grote kans op ernstige vertraging.</p> <p>Ten gevolge van het project Ring Utrecht wordt - mede - de bereikbaarheid van De Uithof (Utrecht Science Park) verbeterd. De aanpassingen van de beide onderdoorgangen naar De Uithof leiden lokaal tot een positief effect; de onderdoorgangen worden visueel aantrekkelijker en sociaal veiliger.</p> <p>Het project heeft echter geen invloed op de ontsluitingsstructuur binnen De Uithof. De gemeente Utrecht is verantwoordelijk voor de inrichting van, en het verkeersbeleid op De Uithof.</p>	
2	<p>Verder maak ik me zorgen om de veiligheidsrisico's van dit project voor de natuur in dit gebied.</p> <p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen. Ofschoon u een aantal mogelijk uitvoerbare technieken om het vlies niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een hoog uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden geschat in het ontwerp-tracébesluit, zodat er een reële afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit plan. Indien bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het folie veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisseweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. De werkzaamheden in de buurt van de bak bij Nieuw-Amelisseweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. Mijn zienswijze is gezien het bovenstaande, dat het onnodig is deze risico's te aanvaarden</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p>	Ja

ZWE-00067	1	In algemene zin wil graag opmerken dat het Ontwerp Tracébesluit achterhaalde oplossingen biedt voor een achterhaald geformuleerde problematiek. Asfalt is geen toekomst-vaste oplossing nu andere vormen van mobiliteit meer mogelijk maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	
			Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.	
	2	Het houdt onvoldoende rekening met het noodzakelijke beleid op het gebied van klimaat, maar ook met de grote overschrijding van de hoeveelheid stikstof op onze kwetsbare (N2000) gebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Ja
			Zowel voor klimaat als voor stikstofdepositie gelden landelijke kaders en wetgeving. Het tracébesluit is daaraan getoetst en past binnen de geldende wetgeving. Uit de Passende Beoordeling blijkt dat er een toename van stikstofdepositie is op Natura2000 Veluwe die zonder nadere maatregelen te hoog is. In het tracébesluit is aangegeven dat hiervoor gebruik wordt gemaakt van ruimte in het stikstofregistratiesysteem en dat er compensatie is vastgelegd.	
	3	Het is zeer onzeker of het project rendabel zijn zal in de zin van maatschappelijke kosten en baten. Met deze onzekerheid is het logisch om besluitvorming hierover uit te stellen. Daarbij is het logisch om een oplossing binnen de bestaande bak serieus opnieuw in de afweging mee te nemen. Het is logisch dat hierbij bijv. de maximum snelheid verlaagd zou moeten worden naar 80 km/uur, maar dat is sowieso een goed idee in de nabijheid van een stad met het oog op lucht en geluidproblematiek. Bij alle berekeningen over files etc. is gebruik gemaakt van modellen van RWS. Het is veel logischer om bij dergelijke belangrijke berekeningen uit te gaan van onafhankelijke modellen. Waarbij er ook meer rekening gehouden moet worden met nieuwe technologieën en de invoering van vormen van kilometerheffingen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Ja
			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).	
			Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016).	
			In het MER Eerste Fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016).	
			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).	
			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	
			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	

		<p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 is uitgegaan van de actuele inzichten van dat moment, zoals verwerkt in het verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model). Ook de Commissie m.e.r. geeft aan dat Rijkswaterstaat is uitgegaan van de best beschikbare modellen.</p> <p>Overigens is medio 2012 een onafhankelijke audit op het RWS-modellen NRM en LMS uitgevoerd door TNO, TU-Delft en Twijnstra Gudde. De auditors concluderen dat het NRM geschikt is voor dit doel. Het auditrapport is aan de Tweede Kamer aangeboden. Zie bijlage A van deelrapport verkeer.</p> <p>In de vorige fase van de planuitwerking is naast het NRM ook het VRU-model van de regio in opdracht van BRU (Bestuur Regio Utrecht) ingezet voor de bepalingen van de effecten van een OV+++ maatregelenpakket in combinatie met prijsbeleid (Goudappel Coffeng 2009). Conclusie was dat dat maatregelenpakket onvoldoende probleemoplossend was. Er is dus wel degelijk gebruik gemaakt van andere verkeersmodellen indien voorhanden en geschikt. Zie ook reactie van de Commissie m.e.r..</p> <p>In de - aanvullende - oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. nieuwe technologieën zijn meegenomen in de modelberekeningen voor het. Zie de bijlage bij de oplegnotitie voor uitgebreide toelichting op de gehanteerde uitgangspunten. Daar zit overigens geen vorm van kilometerheffing bij, want dat dat maakt geen deel uit van het huidige mobiliteitsbeleid van de rijksoverheid.</p> <p>De nieuwe rekenresultaten geven een herbevestiging van nut en noodzaak van het project. In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project nader toegelicht.</p>	
4	<p>De natuur komt er in het hele OTB mager van af, zowel in de beoordeling van de overlast tijdens de bouw als daarna. De impact is veel groter dan in het OTB wordt voorgespiegeld. In de OTB wordt bovendien alleen ingegaan op de natuurcompensatie en niet op het voorkomen van de natuurschade (het nee-tenzij principe). Als er tot compensatie wordt overgegaan is het van belang deze zo concreet mogelijk te maken en buiten de EHS te laten plaatsvinden. De voorgestelde compensatie is echter helemaal nog niet zeker (met o.a. een intrigerende opmerking dat met een eigenaar nog geen contact is geweest). Dit vind ik allemaal te vaag en te vrijblijvend. Bij een dergelijk project moet de compensatie op voorhand glashelder zijn.</p> <p>Ten tijde van de informatieavonden was een mooie luchtfoto van het huidige trace beschikbaar. Juist op die luchtfoto was goed te zien hoe kwetsbaar (klein en ingesloten) Amelisweerd is. De betekenis van dit natuurgebied is echter groot, helaas nu al zeer aangetast door de huidige A27. Een verder aantasting laat (te) weinig meer over van het gebied. De impact is groter dan alleen de verbreding van het trace zelf. De impact op de omgeving door geluid, luchtverontreiniging en veranderde waterhuishouding is groot. Het dak over de nieuwe A27 biedt voor de natuur geen meerwaarde op, helaas.</p> <p>Door de verbreding van de A27 wordt zogenaamde ontwikkelruimte in het kader van de PAS al opgesoupeerd, terwijl de uitvoering van de beleidsmaatregelen die deze ruimte maken nog hoogst onzeker zijn en zeker voor de volgende PAS-periode. Veel van de maatregelen zijn niet of slecht afdwingbaar.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd.</p> <p>Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal</p>	Ja

			<p>(ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van Natuur Netwerk Nederland (NNN) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte het NNN gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de Nota van Wijziging 2020.</p> <p>De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die vanuit de cultuurhistorische context beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisseweerd beter met elkaar te verbinden.</p> <p>Na het vaststellen van het ontwerp-tracébesluit heeft nader natuuronderzoek plaatsgevonden in de jaren 2017-2019. De resultaten hiervan zijn samengevat in het deelrapport Natuur 2020 en verwerkt in de MER Actualisatie 2020.</p> <p>Het PAS is niet meer aan de orde. In de Passende Beoordeling is een specifieke analyse uitgevoerd om het project te toetsen aan het nieuwe juridische kader voor stikstofdepositie. Uit de Passende Beoordeling blijkt dat er een toename van stikstofdepositie is op Natura2000 Veluwe die zonder nadere maatregelen te hoog is. In het tracébesluit is aangegeven dat hiervoor gebruik wordt gemaakt van ruimte in het stikstofregistratiesysteem en dat er compensatie is vastgelegd.</p>	
ZWE-00068	1	<p>Ik heb twijfel over de maatschappelijk verantwoorde kosten van de voorkeursvariant. De MER eerste fase (trechtering) heeft ruim 6 jaar geleden plaatsgevonden, in een andere economische situatie en gebaseerd op toenmalige uitgangspunten en cijfers. Deze trechtering heeft geleid tot een voorkeursvariant, welke nu voorligt in het OTB. Deze voorkeursvariant is gebaseerd op groeiprognoses die nog dateerden van voor de economische crises (het EC-scenario). U werkt nu op basis van de NRM2015-cijfers, echter nog steeds op basis van een scenario van hoogste economische groei. Een analyse van de maatschappelijke kosten en baten geeft aan dat het project pas rendeert als de economische groei sterk zou toenemen. Dat is echter tot op heden niet het geval. Bovendien komt op korte termijn de NRM2016 uit, waarvan te verwachten is dat deze lager uitvallen.</p> <p>De samenstelling van de beroepsbevolking wijzigt, autogebruik wordt minder standaard, thuiswerken normaler. Kunt u onderbouwen dat de keuze voor het Voorkeursalternatief ook bij de meest actuele (vastgestelde) prognoses nog steeds valide en toekomstvast is? En dat een investering van een zelfde bedrag van 1,1 miljard euro in verbeterd OV, thuiswerken danwel in autotechnologie (afstandhouders, zelfrijdende auto's, e.d.) niet tot duurzamere alternatieven leidt in dezelfde tijdsperiode (tot 2030)?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	Ja

		<p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 is uitgegaan van de actuele inzichten van dat moment, zoals verwerkt in het verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model).</p> <p>Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
2	<p>De Ring Utrecht wordt aangelegd om een verkeersknelpunt op te lossen en meer verkeer mogelijk te maken. Meer verkeer betekent meer CO2 uitstoot. In de Urgenda-rechtszaak is in juni 2015 uitgesproken dat de Staat de rechtsplicht heeft om haar burgers te beschermen. De Staat is daarom door de rechter gesommeerd om de maatregelen te nemen die nodig zijn om in 2020 minimaal 25% CO2-reductie te realiseren. Nederland behoort historisch gezien per hoofd van de bevolking tot de grootste uitstoters ter wereld. Dit project draagt niet bij aan CO2-reductie, maar eerder het tegenovergestelde aangezien onderzoek uitwijst dat extra asfalt extra verkeer aantrekt en mensen de auto in plaats van de duurzamere trein pakken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).</p>	Nee
3	<p>Onderdeel van de aanpak van het project Ring Utrecht is de aanpak van de N230/NRU. Dit deel van de verbindingsroute tussen de A2 en A27 moet een volwaardig onderdeel van de Ring Utrecht worden. Echter:</p> <p>Deze opwaardering van een gemeentelijke weg maakt nog steeds geen volwaardige ring van snelwegen rondom Utrecht, welke de verkeersdruk ten zuiden van de stad zal doen afnemen. Hoe is onderzocht of een volledige ring de zuidelijke route over de A27 zodanig verlicht zodat de aanpassing van de bak bij Amelisweerd/Lunetten vermeden kan worden?</p> <p>Bovendien is niet duidelijk wanneer deze NRU precies wordt aangepakt. De besluitvorming rond deze weg is complex. De gemeente is eigenaar van de weg, maar de minister beslist wanneer de weg wordt verbouwd en óf er wel geld voor komt. Toch gaat u in het MER/OTB ervan uit dat de N230/NRU wordt aangepakt. Deze aanname is mijns inziens niet realistisch aangezien er nog geen definitief besluit genomen is, en kan daarmee geen valide uitgangspunt van dit OTB zijn.</p> <p>Indien uitvoering doorgang vindt, is de volgorde van invloed. Als de minister besluit om de uitvoering van de NRU pas na de A27 en de A12 te doen, zal de NRU behoorlijk last van files kunnen krijgen tijdens de verbouwing. De NRU is dan nog niet opgewaardeerd en niet geschikt voor meer verkeer. Als de NRU eerst wordt aangepakt, zal die de omleidingen beter aan kunnen.</p>	<p>Een volledige opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) is uitgebreid onderzocht in het MER Eerste Fase. De volledige opwaardering was onderdeel van diverse alternatieven. Al deze alternatieven zijn afgefallen omdat de verbreding van de bestaande infrastructuur ten oosten van Utrecht een effectievere aanpak van de bestaande doorstromingsproblemen oplevert, minder duur is en minder milieueffecten heeft. Bovendien wordt de barrièrewerking (beperking van oversteekbaarheid) van de snelweg verminderd door de bouw van de Groene Verbinding en hoeft er niet in Leidsche Rijn te worden gebouwd. In het voorkeursalternatief in december 2010 is wel gekozen om de NRU beter te laten doorstromen door de drie pleinen (Ghandiplein, Dunantplein en Kochplein) ongelijkvloer te laten maken. De uitwerking van dit project is door de gemeente Utrecht ter hand genomen.</p> <p>De gemeente Utrecht is de initiatiefnemer en moet zorgen voor zowel de noodzakelijke onderzoeken als de juiste procedures om de weg te kunnen realiseren. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat draagt financieel bij middels een subsidie. Dit is een gebruikelijke procedure voor aanpassingen aan niet-rijkswegen die deels door rijksgeld worden betaald. Omdat het om een substantiële bijdrage gaat, is de bijdrage opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). Het MIRT wordt elk jaar herzien en dan kan het inderdaad gebeuren dat projecten ofwel vertragen ofwel worden versneld al naar gelang financiële mogelijkheden en wensen van b.v. regering en Tweede Kamer. Dat geldt voor zowel rijkswegen als niet-rijkswegen. Maar omdat in een planstudie wordt vooruitgezien naar het planjaar 2030 moet er wel een navolgbaar uitgangspunt worden gekozen om de toekomstige situatie in te schatten. Het is voorschrift in alle projecten dan de projecten die in het MIRT staan onder de categorie 0 en 1 projecten als gerealiseerd worden verondersteld.</p> <p>Nu is het wel zo dat het inderdaad nog niet duidelijk is welke variant voor de NRU gekozen zal worden. Om een reëel tracébesluit te maken, is het ontwerp van de A27/A12</p>	Ja

		<p>zodanig dat deze aansluit op het huidige tracé. Voor de milieueffecten is uitgegaan van de voorkeursvariant van de NRU zoals de gemeente die heeft vastgesteld in het voorjaar van 2014.</p> <p>Op dit moment is de gemeente nog bezig met de uitwerking van het bestemmingsplan. De vaststelling van het bestemmingsplan heeft vertraging opgelopen als gevolg van de stikstofproblematiek. Vaststelling staat nu gepland voor 2021. Met de gemeente Utrecht is afgesproken dat er een gezamenlijk MinderHinder-aanpak wordt opgesteld om de gevolgen van de mogelijke gelijktijdige ombouw zoveel mogelijk te beperken.</p>	
4	<p>Tenslotte is het teleurstellend dat een brug aangelegd in 2012 (viaduct Nieuwe Houtenseweg over de A27), welke de langste lichtgewichtbrug ter wereld is, alweer vervangen moet worden. Dit is kapitaalvernietiging.</p>	<p>De lichtgewichtbrug Nieuw Houtenseweg wordt niet vervangen, deze wordt verlengd. Bij het ontwerp en aanleg ervan is juist rekening gehouden met de uitbreidbaarheid ervan.</p>	Nee
5	<p>Volgens de 'fundamental law of road congestion' trekt asfalt auto's aan. Meer snelweg verbetert misschien in eerste instantie wel de autodoorstroming op de snelweg. Maar de ruimte die daardoor ontstaat, wordt snel weer opgevuld. Dat komt doordat er meer mensen in de auto stappen, of weer in de spits gaan rijden. Dat proces gaat door totdat er weer files staan. Uiteindelijk heb je meer stilstaande auto's op de snelweg gekregen. Extra snelwegen werken dus averechts.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
6	<p>Rijkswaterstaat wil de verkeersveiligheid verbeteren door het weven van de verkeersstromen te scheiden oftewel te ontvlechten. In de bak tussen Lunetten en Amelisweerd lagen vroeger 4 rijstroken in beide richtingen, maar tegenwoordig zijn er 6 rijstroken in noordelijke richting. Ook in zuidelijke richting zou het aantal rijstroken uitgebreid kunnen worden, van 4 naar 6, zonder dat de bak verbreed hoeft te worden. Die 6 zouden dan wel krap worden. Er is bijvoorbeeld geen ruimte voor vluchtstroken. Rijkswaterstaat keurt dat ontwerp af wegens de verkeersveiligheid. Echter door de maximumsnelheid ter plekke te verlagen tot 80 km/u zijn de snelheidsverschillen met vrachtverkeer veel kleiner, en dat betekent een veel kleinere kans op ongevallen. Bovendien betekent dat een betere doorstroming van het verkeer. De gemiddelde reistijd wordt er dus kleiner van. Ik roep u dan ook op meer rijstroken met een lagere maximum snelheid binnen de bak aan te leggen.</p> <p>De A27 wordt ontworpen 120 km/u, maar Rijkswaterstaat stelt dat er niet meer dan 100km/u gereden zal worden. Dit geeft twee risico's:</p> <p>Ruimere banen en bogen (als gevolg van 120 km/u) geven een vals gevoel van 'harder kunnen rijden'. Door een bordje van 100 km/h kan dit niet altijd worden afgedwongen, denk aan de A2 naar Amsterdam waar zeker in avond en nacht een vals gevoel wordt opgewekt en men harder rijdt.</p> <p>Bovendien biedt dit de mogelijkheid om in de toekomst gemakkelijker de snelheid op te voeren tot 120 km/u. Ook dit is gebeurd op de A2 naar Amsterdam, waar beloofd was dat de snelheid 100 km/u zou zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>De door u voorgestelde optie om 6 rijstroken in te passen in een niet verbrede Bak Amelisweerd is uitgebreid onderzocht. Een door de Tweede Kamer ingestelde commissie onder leiding van de heer Schoof heeft hierover in 2013 (26 maart) geconcludeerd dat een verkeersveilige oplossing in een niet verbrede Bak Amelisweerd niet mogelijk is. Uw stelling dat de A27 ontworpen is met een snelheid van 120 km/u is niet juist. De gehanteerde ontwerpsnelheid voor de A27 is 100 km/u m.u.v. het gedeelte ten noorden van de NRU dat wel met 120 km/u is ontworpen. Het tracégedeelte waar uw zienswijze betrekking op heeft (het wegvak tussen Rijnsweerd en Lunetten) heeft een ontwerpsnelheid van 100 km/u.</p> <p>Voor de rapportage van de Commissie Schoof en overige documenten over het project Ring Utrecht wordt verwezen naar de projectwebsite van de Ring Utrecht: www.a27a12ringutrecht.nl</p>	Ja
7	<p>Bij Amelisweerd wordt een deksel op de bak gelegd. Met 249 meter is hiermee nog net niet sprake van een tunnel, aangezien een tunnel 250 meter meet. Dit brengt twee gevaren voor de veiligheid:</p> <p>Door het gebrek van tunneltechnische installaties (omdat het geen tunnel is) gaat het risicoprofiel in de overdekte bak omhoog.</p> <p>Bovendien is het bekend dat bij benaderen van donkere locaties verkeer opstroopt. Dit hoeft niet alleen bij tunnels zo te zijn, dit gebeurt bijvoorbeeld ook al bij het naderen van het geluidscherm over de A28. Bij Lunetten wordt nu zo een donkere locatie geïntroduceerd, met alle mogelijke risico's als gevolg van afremmende en daardoor achterop botsende auto's.</p>	<p>Ook voor onderdoorgangen als deze die niet onder de tunnelregelgeving vallen zijn richtlijnen die gevolgd moeten worden om de veiligheid te waarborgen. Deze worden uiteraard gevolgd. Ook wordt rekening gehouden met de verschillen in lichtintensiteit.</p>	Ja
8	<p>Tussen de Koningsweg en Lunetten ligt de A27 verlaagd. Op deze plek ligt er alleen folie onder om het grondwater tegen te houden. Dit zuidelijke deel van de zgn. "bak" heet de "foliebak" of "foliepolder". Het folie mag niet beschadigd raken tijdens de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Ja

	<p>werkzaamheden. Mogelijke gevolgen zijn dan immers: overstroming van de weg, verlenging van de bouwperiode, (veel) hogere kosten, uitdroging en vervuiling van omgeving en verlaging van het grondwaterpeil in de directe omgeving van Lunetten en Amelisweerd.</p> <p>In het verleden heeft men het risico van het doorprikken van de folie vermeden door bijvoorbeeld een composietbrug over de Nieuwe Houtenseweg aan te leggen, zodat geen middensteun nodig was die het folie zou beschadigen. Ook in het MER/OTB wordt gesteld dat sommige geluidschermen een eind van de geluidsbron (de weg) worden geplaatst, zodat hun fundering het folie niet beschadigt.</p> <p>Een verbreding van de weg vraagt een oplossing voor de folie. Een ingreep bij het folie beoordeelt Rijkswaterstaat als zeer complex, gepaard gaand met grote risico's. De situatie is uniek en er zijn tot op heden nog geen technieken voorhanden die bewezen uitvoerbaar zijn. Dit lijkt op gespannen voet te staan met de eis van haalbaarheid en maakbaarheid uit de Tracéwet.</p> <p>Bovendien is de politiek gewoon om de mediaan te kiezen in het investeringsbudget, waarbij risico's met kostenconsequenties niet worden meegefinancierd. Hoe verhoudt zich genoemd realisatierisico tot het investeringsbudget.</p>	<p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.</p> <p>De schermwand beperkt ook de impact van eventuele calamiteiten. Zo kan bij een eventuele beschadiging de druk onder de folie weer worden weggenomen. Door toepassing van de schermwand heeft een dergelijke reparatie geen extra effect ten opzichte van de effecten tijdens de realisatiefase, zoals beschreven in het MER.</p> <p>De gekozen bouwmethode is een bewezen techniek waarvan de haalbaarheid niet ter discussie staat.</p> <p>De geluidschermen rond de folieconstructie worden inderdaad zodanig geplaatst dat geen beschadiging van de folie zal optreden.</p> <p>De bewering van de indiener over de composietbrug klopt overigens niet, er zijn wel degelijk steunpunten binnen de folie gebouwd. De uitvoering is daarbij prima verlopen.</p>	
9	<p>De verkeersoplossing rond Rijnsweerd betreft een knooppuntconstructie van meerdere lagen die vergelijkbaar wordt met het Prins Clausplein. Hierlangs worden op punten metershoge geluidschermen gebouwd. Een prachtig weids uitzicht op weidlandschap wordt vervuld met deze betonconstructie.</p> <p>De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu wordt nog meer van het overblijvende gebied opgeofferd door de bak te verbreden. De Raad van State heeft in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Kan er zo makkelijk van de uitspraak van de Raad van State afgeweken worden? Ik vraag u zich daaraan te houden en een oplossing binnen de bak te zoeken.</p> <p>De leefbaarheid wordt middels een dek op de bredere bak niet verbeterd. Deze gaat niet zorgen voor de gewenste groene verbinding met stad. Er liggen immers sportvelden en een trambaan die ook al een barrière vormen tussen Amelisweerd en Lunetten/stad. Bovendien zal dit dek een stuk hoger liggen dan het huidige bos. Hierbij zal er slechts een beperkte gronddikte op geplaatst kunnen worden, waardoor een graslandschap op duinhoogte zoals bovenop de tunnel over de A2 een realistischer beeld is dan hoge bomen en een doorlopend boslandschap op het dek welke beeld in het landschapsplan wordt geschetst. Het dek zorgt daarmee niet voor natuurlijke inpassing maar benadrukt juist de kunstmatige pleisteroplossing.</p> <p>Voor de verbreding van de A27 en de bak moet opnieuw een stuk bos worden opgeofferd. Landgoed Amelisweerd is een belangrijk wandelgebied voor Utrecht en ligt dichtbij Lunetten. Het is in de jaren '80 van de vorige eeuw al zwaar aangetast door de aanleg van de A27 en is nu opnieuw de klos. Een flinke strook waardevol bos met hoge oude bomen moet nu weer worden gekapt. In dit bos staan o.a. oude eiken.</p> <p>Rijkswaterstaat bagatelliseert de kap en houdt het op 15m aan weerszijden van de weg. In werkelijkheid zal dit veel meer zijn:</p> <p>Er is werkruimte nodig.</p> <p>Ook moet naast de gekapte strook opnieuw een werkpad komen voor Rijkswaterstaat. Men wil op de weg een kort "Dak op de Bak" bouwen ofwel "Groene Verbinding". Deze overkapping van 249m loopt schuin omhoog, omdat de weg schuin omhoog loopt.</p>	<p>De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.</p> <p>In het MER tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.</p> <p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende MER Tweede Fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven</p>	Ja

	<p>Daarom moet er zo'n 10m extra bos gekapt worden om een schuine helling te bouwen naar de overkapping toe.</p> <p>Met de kap wordt ook het ecosysteem van het bos over een groter gebied aangetast. Net als in de jaren 80 zullen er bomen zijn die de operatie niet overleven. Daarmee is het totale aantal bomen die sterven waarschijnlijk zelfs hoger dan het aantal bomen dat opgeofferd werd bij de aanleg in 1982. Het gaat om hoogwaardig, oud bos dat in 1982 juist om die reden is gespaard. Door de veranderingen in en bij Amelisweerd verwacht ik ook dat de grondwaterstand mogelijk verandert en ben ik bang voor verdroging. Het landgoed is kwetsbaar, en daarom is het beter om geen risico ermee te nemen. De te kappen 60 tot 100 jaar oude bomen zijn niet te vervangen door een groen dek of ontwikkeling van jong groen in gebieden ter grote van postzegels elders. De wet eist, dat de compensatie zo nabij mogelijk plaatsvindt. Het zoekgebied lijkt zich o.a. te concentreren op een bunkerveld nabij Amelisweerd, welke van cultuurhistorische waarde is. Dit omvormen tot een bos doet dit veld geen eer aan. In het algemeen kan worden gesteld dat de natuurcompensatie nog niet rond is, hetgeen geen duidelijk beeld geeft van het project, de gemoeide effecten, de inpassing en de compensatiemaatregelen. Dit is juist de doelstelling van een OTB.</p>	<p>van zoekgebieden waar compensatie van Natuur Netwerk Nederland (NNN) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte het NNN gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de Nota van Wijziging 2020.</p> <p>In het ontwerp-tracébesluit is er geen ruimte gereserveerd voor werkstroken langs de bak, de uitbreiding moet vanaf de wegzijde worden gerealiseerd.</p> <p>De gemeente Utrecht onderzoekt in het kader van het ontwerp van de Groene Verbinding de invulling van het ruimtebeslag dat ontstaat door het hoogteverschil tussen het maaiveld op het dak en het maaiveld daaromheen.</p> <p>U vergelijkt het knooppunt Rijsweerd met het Prins Clausplein. Het knooppunt Rijsweerd kent net als het Prins Clausplein meerdere niveaus. Er zijn echter ook verschillen. Zo wordt de verbindingsboog van de A27 vanuit Hilversum naar de A28 Amersfoort op niveau -1 aangelegd en dat is Prins Claus niet het geval. Bovendien heeft het Prins Clausplein meer niveaus dan Rijsweerd.</p> <p>Uw zorg over de inrichting van de Groene Verbinding is doorgegeven aan de gemeente Utrecht. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de overkapping. De overgang van het dak naar het bos Amelisweerd is nog onderwerp van studie naar de inrichting van de Groene Verbinding. De gemeente Utrecht heeft hierin het voortouw. Het is dus nog onbekend hoe de Groene Verbinding wordt vormgegeven.</p> <p>Ter plaatse van de bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Bij de aanleg van de oorspronkelijke tunnelbak zijn damwanden gebruikt. Via grondwatermetingen aan beide zijden van de tunnelbak is destijds bepaald dat na afloop van de werkzaamheden de grondwaterstand aan beide zijden van de tunnelbak zich min of meer heeft hersteld tot de situatie van voor de aanleg. Ook nu zal tijdens de verdere uitwerking van het ontwerp voor de bak er nadrukkelijk aandacht zijn voor de effecten op het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten intensief gemonitord worden. Indien nodig worden compenserende maatregelen genomen.</p>	
10	<p>Een deksel op de verdiepte ligging beperken geluid en luchtkwaliteit ter plekke, maar bij de tunneluiteindes komen het geluid en vuile lucht vrij en wordt met name geluid als extra storend ervaren. En deze tunneluitgang ligt net naast Lunetten.</p> <p>Vanuit de rapportage voor luchtkwaliteit blijkt inderdaad dat fijnstof toeneemt aan de uiteinden van de bak en de luchtkwaliteit in deelgebied 3 verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. Dit is onacceptabel. Waarbij wordt aangemerkt dat dit nog erger wordt als de NRU niet wordt uitgevoerd. Tot op heden is er nog geen garantie dat de NRU wordt uitgevoerd.</p> <p>Tegen fijnstof door bandenslijtage en uitstoot van verbrandingsgassen en roet bestaan geen fysieke beschermingsmaatregelen. Alleen maatregelen aan de bron zijn zinvol. Wat het beste helpt is de goedkoopste oplossing: langzamer rijden (bijvoorbeeld een snelheid van 80/km per uur, met lik op stuk beleid).</p> <p>Voor geluid is een maatregel het meest effectief als deze zo dicht mogelijk tegen de bron wordt geplaatst. In Lunetten plaatst u de geluidschermen in verband met de folieconstructie op enige afstand van de weg. Hoe garandeert u effectiviteit?</p> <p>In de geluidsrapportage wordt aangegeven dat er op een aantal plekken Zoab wordt neergelegd. Echter, niet op de A27. Op dit moment is er ook al in Amelisweerd een continu gezoem van verkeer te horen (tot ver in het park).</p> <p>In de natuurinventarisatie wordt voorbijgegaan aan de volgende zaken:</p> <p>In Amelisweerd leven reeën. Deze steken de Koningsweg en zelfs het spoor over naar het golfterrein. Bovendien leven er in Amelisweerd eekhoorns.</p> <p>In deelgebied 3 en 4 leven ijsvogels (Amelisweerd, Laagravense plassen, in strenge winters zelfs in Lunetten te zien).</p> <p>In deelgebied 4 leven er fazanten rondom de Laagravense plassen en ook in de bosschages naast de snelweg.</p>	<p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuulende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen.</p> <p>Het beeld van een tunneluitgang net naast Lunetten is niet in lijn met de toekomstige situatie. De uitgang van de overkapping ligt net ten zuiden van de Koningsweg. De afstand tot de meest nabije woningen in Lunetten is meer dan 500 meter. Daardoor zal er geen effect te merken zijn van de Groene Verbinding op de wijk Lunetten voor geluid.</p> <p>Lucht</p> <p>De extra toename van de concentraties aan luchtverontreinigende stoffen aan weerszijden van de Groene Verbinding is niet te voorkomen. Het afzuigen en filteren van de lucht van onder de overkapping is te kostbaar, zeker afgezet tegen het kleine gebied waarin dit effect optreedt. Het al dan niet gereed komen van het project NRU heeft hier vrijwel geen invloed op.</p>	Ja

	<p>In de tijdelijke situatie heeft u werkterrein rondom de spoorlijnen Utrecht – Arnhem en Utrecht Den Bosch weergegeven. Hier staan ook vele bomen en struiken. Heeft u deze onderzocht op flora en fauna? Welke maatregelen worden genomen om deze te beschermen? Er is op een heel aantal locaties sprake van zeer hoge geluidschermen, welke ook nog 10 graden schuin staan vanaf de weg gekeerd. Is er een bezonningsstudie uitgevoerd voor de woningen nabij deze schermen?</p>	<p>Natuur Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig is, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. Van de door u genoemde soorten is het in Amelisweerd voorkomen van ree en eekhoorn ons reeds bekend; de soorten fazant en ijsvogel zullen na verificatie in het Deelrapport Natuur worden toegevoegd. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden allemaal gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan.</p> <p>Geluid Bij het onderzoek naar de akoestische effecten is rekening gehouden met de positie van de schermen zoals deze op te tekeningen van het ontwerp-tracébesluit zijn aangegeven. Het effect van een grotere afstand van het scherm tot de bron is dan ook in verdisconteerd in de geluidbelastingen die in het rapport akoestisch onderzoek zijn vermeld. Voor zowel de A12 als voor de A27 voorziet het plan voor de hoofdrijbanen in een verharding van tweelaags ZOAB. Ook ter hoogte van Amelisweerd zullen alle rijbanen worden voorzien van tweelaags ZOAB. Deze verharding is stiller dan normaal ZOAB. De toe te passen verhardingen zijn ook aangegeven op de kaarten die bij het ontwerp-tracébesluit horen. Vanwege de aanwezigheid van de folieconstructie kunnen de geluidschermen bij Lunetten niet dicht op de weg worden geplaatst. Zoals inspreker betoogt, zijn schermen op grotere afstand van de weg inderdaad minder effectief. In de afweging van de doelmatige maatregelen is echter de positie van het scherm als uitgangspunt gehanteerd en is vanuit die positie bepaald welke hoogte voor het geluidscherm doelmatig is om te kunnen voldoen aan de wettelijke toetswaarden. Een scherm dat dicht op de weg had gestaan, had wellicht lager uitgevoerd kunnen worden. In Hoograven is de schaduwwerking van het scherm (bovenwettelijk deel) op de huizen beschouwd, als gevolg daarvan is ervoor gekozen om het scherm hoog te maken in plaats van 12 meter (totaal). De bewoners zijn hierover geconsulteerd.</p>	
11	<p>De bouwtijd betreft 6 tot 8 jaar. Er wordt in het OTB niet voldoende inzichtelijk gemaakt welke effecten er gedurende de bouw plaatsvinden. Zo mist er bijvoorbeeld aandacht aan overlast door geluid, luchtkwaliteit en licht door de omleidingsbewegingen van verkeer (over bv de Waterlinieweg) of vrachtwagenbewegingen op zowel bewoners als natuur. Op het gebied van trillingen neemt u geen maatregelen om schade aan te omgeving gedurende de bouw te voorkomen. Welke effecten hebben de innovatieve bouwtechnieken rondom de folieconstructie? Is het asiel aan de Koningsweg nog bereikbaar? In het OTB wordt aangegeven dat de Houtense vlakte op dit moment als bouwterrein is ingericht. Dit is een verdraaiing van de werkelijkheid. Een deel van dit gebied (tussen de beide fietspaden) is inderdaad gebruikt ten behoeve van de bouw van station Lunetten en geschikt als bouwterrein voor de Ring. Echter ten zuiden van het oude fietspad ligt tot aan de A27 een zeer brede strook van bos en struiken, welke nog niet geschikt is als werkterrein. Is deze zone onderzocht op flora en fauna? Samenvattend, als oplossing voor verkeersproblemen zal het ontwerp op termijn niet werken en zijn er betere, meer duurzame alternatieven. M.a.w er wordt 1,1 miljard euro uitgegeven met weinig resultaat en met grote onderliggende risico's (maakbaarheid, NRU). Ook wordt er waardevolle natuur vernield, terwijl de wettelijke natuurcompensatie nog niet rond is. Tenslotte is de impact op de leefomgeving te groot.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerp-tekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. In dit werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op</p>	Ja

			<p>welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Wet natuurbescherming zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Wet natuurbescherming verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p> <p>Het dierenasiel aan de Koningslaan blijft bereikbaar. Het werkterrein is aangepast zodat de toegangsweg tot het asiel niet langer op het werkterrein ligt. Deze aanpassing is te vinden in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.</p> <p>De gehele omgeving van de Ring Utrecht is onderzocht tot de afstand waarop effecten op flora en fauna op kunnen treden. In dit flora en faunaonderzoek is ook de strook bos en struiken ten zuiden van het oude fietspad op de Houtense vlakte meegenomen. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in het deelrapport natuur bij de milieu-effectrapportage als onderdeel van deelgebied 2 en 3. In bijlage 4 kunt de relevante waarnemingen van (zwaarder beschermde) beschermde soorten terugvinden, ook op de Houtense vlakte.</p>	
ZWE-00069	1	In het ontwerptractébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	2	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014! De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	3	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	4	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
	5	Waarschijnlijk zult u bij kritische acties het autoverkeer over de Ring Utrecht stilleggen. De Regio wordt onbereikbaar. De kosten hiervan heeft u niet opgenomen in de MKBA die Decisio in uw opdracht heeft gemaakt. Daarmee heeft u de Tweede Kamer om de tuin geleid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting	Nee

		door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	
6	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	Ja
7	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die niet geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
9	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
10	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten.	Nee

			Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	
	11	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja
	12	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
ZWE-00070	1	Van goed, intelligent, beleid mogen we verwachten dat het toekomstbestendig is. Het gaat erom de toekomst te organiseren en niet het verleden. Dan is het inzetten op snelwegen, zeker na het klimaat-akkoord van Parijs, een slecht voorbeeld. De verkeersaanzuigende werking zorgt er alleen maar voor dat alle problemen in versterkte mate terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer en de fiets en nieuwe alternatieven die volop in ontwikkeling zijn. Het openbaar vervoer zelf kan ook veel beter, frequenter, en betrouwbaarder. Een zinvolle investering, waarmee we, op de lange duur, veel beter uit zijn. Zowel op het gebied van Mens, Milieu en Markt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	2	Voor het vertrouwen van burgers in de politiek is het belangrijk dat het ondertekenen van een klimaatakkoord ook daadwerkelijk iets voorstelt, dat ernaar gehandeld wordt. Met dit project gebeurt het tegendeel. Het lokt nóg meer verkeer naar en rond Utrecht, de lucht zal nóg meer verontreinigd worden, het zal nog meer stinken, het geluid zal toenemen en de stad wordt almaar minder leefbaar. En het geld wordt weggegooid; dat zouden we beter inzetten om de klimaatdoelen dichterbij te brengen	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Nee
	3	Als u files wil verminderen moet u niet de snelwegen verbreden maar het reistijdverlies in de stad en op het onderliggend wegennet aanpakken. Dat is nl. veel groter dan het reistijdverlies (en dus de toegerekende kosten) op de snelwegen rond de stad. Vanwege gebrek aan ruimte in en om de steden zal die aanpak moeten bestaan uit verbetering van het fiets- en OV-netwerk zodat het wegverkeer afneemt en met de huidige wegcapaciteit in de steden de files afnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	4	Nieuwe inzichten geven aan dat de stad minder versteend moet worden. Anders kunnen we het water niet meer bergen, dat ontstaat bij hevige regenval als gevolg van klimaatverandering. Dus meer vergroening en minder verstening. We moeten gaan leven volgens de nieuwe werkelijkheid: de stad, de regio en de wereld (klimaat, energie, water, grondstoffen) kunnen geen Ring-verbreding aan.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	5	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verder in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te bereiken.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptracébesluit (2005-2016). Daar is ook de	Ja

	De schermen moeten overal op zijn minst 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door het geluid flink te verlagen. Overigens moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidsabsorberende tegels. Als overheid heeft u de plicht voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat volstrekt niet om aan de huidige slappe regels te voldoen. Meer ambitie is nodig.	uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	
6	De huidige geluidsoverlast langs de A12 is nu al zeer problematisch. Het plaatsen van geluidsschermen moet dan ook zo snel mogelijk plaatsvinden, nog los van de reconstructie van de Ring. De geluidsschermen moeten transparant zijn en energiebewust uitgevoerd, bijvoorbeeld met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
7	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	Ja
9	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. De groene verbinding overtuigt daarom niet.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
10	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
12	De landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes worden door dit project vernietigt op bepaalde plekken. Het project is ook om deze reden schadelijk en overbodig.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
13	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.		
14	Omwonenden en andere belanghebbenden, dus zeker niet alleen automobilgebruikers, moeten worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project, mocht dit toch doorgaan, hetgeen wij afraden. Burgers hebben er recht op beschermd te worden tegen vervuiling en geluidsoverlast. En om mee te denken over alternatieve mogelijkheden.	Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfaserings- en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.	Nee
15	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluisverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptraacébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
16	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouw van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van deze bemaling op woningen blijven beperkt tot minder dan 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
17	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja

	<p>18 Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.</p>	<p>Nee</p>
	<p>19 Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	<p>Ja</p>
<p>ZWE-00071</p>	<p>1 Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.</p> <p>2 We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.</p> <p>3 Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenkenen getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.</p> <p>4 Decisio heeft een MKBA uitgevoerd, waarbij Decisio eigen economische groeiscenario's heeft gebruikt. Alleen bij hun scenario van sterke groei had dit project een positief saldo.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	<p>Nee</p> <p>Nee</p> <p>Nee</p> <p>Nee</p>

	Intussen hebben PBL en CPB nieuwe scenario's openbaar gemaakt. Bij gebruik van die scenario's blijkt dit project helemaal niet meer rendabel te zijn, zelfs niet als de economie de komende 100 (!) jaar blijft groeien.		
5	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
6	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
7	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is de zeggenschap voor de gebruikers en verder moeilijk en uitsluitend beperkt tot automobilgebruikers. Bij de alternatieve oplossing is de zeggenschap voor de gebruikers en verder groot, inclusief voor automobilisten op de knooppunten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
8	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
9	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
10	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee

	zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.		
12	Naar ik aanneem zult u bij kritische momenten het verkeer over de ring Utrecht tijdelijk omleiden. De kosten hiervan heeft u niet opgenomen in de MKBA die u door Decisio heeft laten uitrekenen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	Nee
13	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
14	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
15	Het belang van eeuwenoude natuur wordt geheel miskent in de plannen want is niet eenvoudig te compenseren door ergens anders -waar dan? - een nieuw stukje groen. Dit zal per definitie van geheel andere aard zijn en volstrekt niet het in de plannen te verwoesten deel kunnen vervangen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
16	De stad Utrecht kampt al jaren met een te hoge uitstoot van o.a. fijnstof binnen de stadsgrenzen. Utrecht is gebaat bij zo min mogelijk verkeersuitstoot rond de stad en dus een afname in plaats van een toename hiervan, ongeacht of deze nu wel of niet binnen (nu geldende !) normen vallen. Met het vergroten van de capaciteit van het Centraal Station en het optimaliseren van het gebruik ervan én door het ontmoedigen van het autogebruiker in de stad zal het verkeer naar de stad eerder afnemen. Dit betekent dus ook een in de toekomst kleinere behoefte aan verkeerscapaciteit rond de stad en zeker geen verbreding van de A27. Tijdens de spits laten waarnemingen nu overigens zien dat er géén sprake is van files op de plek van de voorgenomen verbreding. Het lijkt erop dat de minister eerder graag 'iets wil neerzetten' dan wil inspelen op een daadwerkelijke behoefte.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
17	Het belang van de automobilist die nu (en in de toekomst) wel gebruik maakt van de A27 ter hoogte van 'de bak' (én van de Utrechters die hier vlakbij wonen) is overigens een optimale verkeersdoorstroming en niet weer eindeloos oponthoud door werk aan de weg.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
18	Als inwoner van de stad Utrecht kom ik, en velen met mij, voor recreatie regelmatig op het landgoed Amelisweerd dat direct grenst aan de A27 en waarvan voor de aanleg van deze weg al eerder een deel is verwoest. Nu meent de minister nóg een stuk van dit bij Utrechters zeer geliefde gebied te mogen slopen ten behoeve van het onnodig verbreden van deze weg.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van	Nee

		De stad Utrecht blijft groeien en heeft dus in de directe nabijheid van de stad méér ruimte nodig voor recreatie en niet minder.	een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	
ZWE-00072	1	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Met de extra verbreding van de bak wordt nog meer van het overblijvende gebied opgeofferd. Daar ben ik tegen. Behalve het bos wordt ook het landschap verder aangetast. Bijvoorbeeld het Krommerijngedebied en het mooie landschap achter de Botanische Tuinen op de Uithof. Ook de weidegebieden rond Fort Voordorp en Fort 't Hemeltje. Het viaduct over de Kromme Rijn wordt bijna 100 meter breed! Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Volgens mij dient u zich daaraan te houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	2	De bouwactiviteiten naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezan valt tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen daar. In de plannen is niet beschreven hoe u dat gaat voorkomen. Daarbij maak ik ook bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder, als gevolg van de extra rijstrook. En dat doe ik ook tegen het vellen van eeuwenoude bomen in Amelisweerd. Al deze natuur zal moeten worden gecompenseerd. Hoe waardevoller de natuur, des te zwaarder de benodigde compensatie, omdat het zo'n anderhalve eeuw duurt voor het nieuw geplante bos weer even oud en waardevol is. Het lijkt er op, dat deze natuurcompensatie nog steeds niet rond is. Rijkswaterstaat is nog altijd aan het zoeken. Dat is niet acceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	3	Verbreding van de A27 lost mijns inziens het fileprobleem niet op. Natuurlijk, er komt tijdelijk wat lucht en het verkeer zal even lekker doorrijden. Maar binnen enkele jaren zal de A27 wederom dichtslibben en zullen weer extra maatregelen genomen moeten worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).	Nee
	4	Dit project trekt autoverkeer aan, waardoor het aantal doden en gewonden op de snelwegen zal kunnen stijgen. De maximale tijdwinst die de verbreding zal opleveren voor automobilisten zal maximaal enkele minuten bedragen. Ik stel voor dat u op de Ring Utrecht een maximum snelheid van 80 km/u invoert. Er is berekend dat met de huidige wegecapaciteit files tot het verleden zullen behoren. Daarbij is deze maatregel veiliger, het bevordert de doorstroming, en zorgt voor minder uitstoot en geluid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	5	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	6	De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	7	Tot slot heb ik nog argumenten die mijn eigen persoonlijke leefomgeving betreffen. Ik vrees voor de chaos en langdurige bouwoverlast die de aanleg ervan voor mij zal meebrengen. Maar ook als de verbreding klaar is zie ik op tegen de geluidsoverlast van het vele verkeer en de toename van fijnstof. Kortom: de verbreding zal mijn persoonlijke leefomgeving negatief aantasten.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
ZWE-00073	1	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.		
2	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
3	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukte van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	De geluidsschermen langs hooggelegen fly-overs van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de benodigde geluidafscherming te bewerkstelligen. De geluidsschermen moeten overal minimaal 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. In Lunetten, waar ik woon, is een gedeelte waar helemaal geen scherm wordt geplaatst (bij het bedrijventerrein Zwarte Woud)! Daarnaast moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van volledig geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Nee
6	Decisio heeft een MKBA uitgevoerd, waarbij Decisio eigen economische groeiscenario's heeft gebruikt. Alleen bij hun scenario van sterke groei had dit project een positief saldo. Intussen hebben PBL en CPB nieuwe scenario's openbaar gemaakt. Bij gebruik van die scenario's blijkt dit project helemaal niet meer rendabel te zijn, zelfs niet als de economie de komende 100 (!) jaar blijft groeien.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
7	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja
9	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook	Ja

	<p>is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	
10	<p>De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).</p>	Nee
11	<p>Mensen in volkstuinten, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.</p>	Nee
12	<p>Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.</p>	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail</p>	Nee

			beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	
ZWE-00074	1	De verbreding van de ring is zonder twijfel geen sluitende oplossing voor het probleem van de filevorming rondom Utrecht. Waarschijnlijk zullen er alleen maar meer auto's komen doordat de bereikbaarheid van de stad zogenaamd 'verbetert'. De toekomstvoorspellingen hebben uitgewezen dat het aantal auto's over 10 jaar (met een verbrede ring) alleen maar toeneemt en dit is precies wat we niet willen! Laat de automobilist lekker in de file staan en investeer het geld in openbaar vervoer, carpool, parkeerplaatsen buiten de stad, enz. De minieme winst aan bereikbaarheid die het project belooft staat in schril contrast met de jarenlange overlast voor heel Nederland en met name voor ons, omwonenden van de Waterlinieweg. Dit is het niet waard! Luister alstublieft naar de verkeersadviseurs van de gemeente Utrecht en niet naar de ongeïnformeerde regels van het Rijk!	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
	2	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-eeen-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	De overlast bij de aanleg kan zeer ernstig worden. Niet alleen door lawaai en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg deels wordt geblokkeerd. En dan past het u niet om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Als het erop aankomt tellen voor u toch de euro's zwaarder, want dat u niet om de omgeving geeft blijkt wel uit het feit dat u vasthoudt aan dit project. Totdat overlast goed geregeld is is het ontwerp-tracébesluit onaanvaardbaar.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	5	Een ring om een stad heen zal deze stad niet bereikbaar maken, lijkt me. De mensen willen de stad in, en niet er omheen cirkelen! Zorg liever voor parkeergarages aan de uitvalswegen, en vooral voor hoogwaardig, betrouwbaar en frequent openbaar vervoer tussen die garages en de binnenstad. Dàt zal de stad pas echt ontsluiten	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	6	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	7	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk	Na de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit is in een proces met de belanghebbenden tot een nadere invulling van de natuurcompensatie op deze locatie gekomen. Deze is beschreven in de Nota van Wijziging 2020.	Ja

	over, en leg een nieuw ontwerp tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).		
8	Wie wil dit project eigenlijk? Vervoerders EVO en TLN pleiten voor een bereikbaar Nederland, maar dat betekent toch in de eerste plaats onnodige personenauto's van de weg afhaken, en dan in het bijzonder op het onderliggend wegennet. Zij hebben alleen maar last van de verkeersaantrekkende werking van uw project.. De stad is nu al verstopt. De automobilist rijdt graag door, maar u lost met dit project de files niet op. U trekt alleen maar meer automobilisten aan, die elkaar weer in de weg zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
9	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
10	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, stikstofoxiden, bandenslijtage, remslijpsel en asfaltslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen verergeren. Als de gekozen ontwerpsnelheid verhoogd wordt naar 130 km/u zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de luchtvervuiling afnemen. Dit is uiterst belangrijk omdat de luchtverontreiniging in het Utrechtse niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan het streven om de normen van de WHO te halen. Als de maximum snelheid naar 80 gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog meer verbeteren door afname van de roetuitstoot.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
11	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	De natuur op land, in het water en in zee wordt nog steeds zwaar geteisterd door stikstof uit de landbouw, van het wegverkeer en in vergelijking hiermee een beetje van industrie en verwarming van woningen. Zo wordt de gevoelige natuur in de Veluwe, de duinen, veenmosrietlanden, beekdalen en hoogvenen vaak twee maal te zwaar belast dan ze aan kan en in delen van Nederland nog veel erger. Brandnetel, braam en gras overwoekeren daardoor alles wat kwetsbaar is en minder hard groeit waardoor de natuur steeds meer verarmt. De stikstofoxiden van het verkeer hebben daarin een belangrijk aandeel, ook de Ring om Utrecht. Ook in de steden is de lucht nog steeds te vuil. Ik maak ernstig bezwaar tegen de uitbreiding van het verkeer op de Ring maar ook daar naar toe, waardoor de stikstofdruk nog minder afneemt dan toch al het geval zou zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
ZWE-00075	1 Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp tracébesluit schiet in	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee

	dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.		
2	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
3	Waarschijnlijk zult u tijdens kritische momenten het verkeer over de Ring Utrecht tijdelijk stilleggen. De kosten van deze maatregelen heeft u niet verwerkt in de MKBA die Decisio in uw opdracht heeft gemaakt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	Nee
4	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	Voor het ontwerp-tracébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee

	worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.		
8	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.</p>	Ja
10	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
11	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
12	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee. Genoeg is genoeg. De strijd van 35 jaar geleden is gestreden. Niet opnieuw!	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
13	Ik voorzie en vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de verbreding van de A27 met extra rijstroken. De geluidsbelasting is nu al erg hoog. Dat is alle dagen zo voor alle omwonenden. Wandelen in Amelisweerd wordt verstoord door het verkeerslawaai. Rustig werken in onze volkstuin is er niet bij. Alleen zeer hoge geluidschermen zouden het lawaai ten dele tegen kunnen houden. Aan zulke hoge schermen kleven weer veel andere bezwaren.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt	Ja

			<p>opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid.</p> <p>Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm wordt transparant uitgevoerd en komt rechtop tussen de gebouwen te staan.</p>	
	14	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
ZWE-00077	1	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	2	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
	3	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	4	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p>	Ja

		Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	
5	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen ipv. toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting daar. Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te bekleden met geluidabsorberende materialen.	Ja
6	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Nee

8	Bureau Movares heeft een mooie 'duurzame weg' ontwikkeld die uitstekend geschikt zou zijn voor de A27 ter hoogte van Amelisweerd. Dit alternatief wordt zonder meer terzijde geschoven 'omdat 'De Groene Verbinding' belangrijker wordt geacht. Dit is niet onderbouwd door opinies van groepen ter plekke.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
9	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
10	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
12	In het ontwerp-tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken vermindert. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalsrisico's niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalsrisico's niet te vergroten.	Nee
13	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee

	14	Mag ik verzoeken de argumenten van de Kracht van Utrecht mee te wegen? Deze organisatie heeft een goede analyse gemaakt van nut en noodzaak: zie http://krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/447-mkba-ring-utrecht-in-nieuwe-wlo-scenarios . U wilt toch niet beweren dat wij vanaf nu 100 jaar lang in hoge economische groei blijven, dat wij vanaf nu 100 jaar lang op fossiele brandstof blijven rijden, EN dat de Nederlandse maatschappij geen extra kosten te verduren krijgt omdat u jarenlang wegen moet afsluiten? Elk van deze beweringen is onrealistisch, maar als u dat voor minstens 1 ervan zou toegeven zou u direct besluiten het hele project te schrappen wegens ontbreken van rendement.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
ZWE-00078	1	De verbreding van de A27 ter hoogte van het oude oeverbos in Amelisweerd is een op vele punten onzalig plan. De 1,2 miljard voor het verbredingsproject wordt letterlijk, maar ook figuurlijk in een gat gegooid. Meest opvallende is dat deze mening niet (alleen) uit een exclusief groene hoek komt die elke boom minder al kwalijk vindt: Er liggen inmiddels diverse adviezen en doorrekeningen van het Centraal Planbureau (CPB) en Planbureau voor de Leefomgeving. In de 'second opinion' op de maatschappelijke kostenbatenanalyse 2014 concludeert het CPB dat het project met de in 2014 voorziene verkeersgroei niet rendabel is en wordt aanbevolen om een variant binnen de bestaande bak bij Amelisweerd in een kostenbatenanalyse te onderzoeken. Ook concludeert het CPB dat het economisch gezien verstandiger is om het project uit te stellen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	2	Eind 2015 hebben de planbureaus nieuwe groeiscenario's voor het wegverkeer uitgebracht met een veel lagere verkeersgroei dan waar in het ontwerp Tracébesluit (en in de second opinion) mee is gerekend. En ook de recent verschenen publicatie "Kansrijk Mobiliteitsbeleid" van de planbureaus wijst in dezelfde richting. De planbureaus roepen hierin op ook de reeds geplande MIRT-projecten door te rekenen met de nieuwe, veel lagere groeiscenario's en om actief te zoeken naar projectvariant die ongeacht het gehanteerde toekomstscenario rendabel is. De verbreding van de bak bij Amelisweerd voldoet hier overduidelijk niet aan. Oftewel, zonde van de natuur, zonde van het belastinggeld, zonde voor het verspilde geld dat kosteneffectiever op mobiliteit had kunnen worden ingezet, zonde voor Nederland. Elke euro kan je naar 1x uitgeven.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	3	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
	4	Het hele project zorgt uiteraard nog voor jaren aan overlast aan het verkeer. Een averechts effect in wezen, en dat allemaal met lage prognoses voor de auto-aantallen in de toekomst. Bovendien heeft de Raad van State in 1980 bepaald dat de betonnen bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet ook de overheid zich nog steeds houden. Er moet dus gekozen worden voor een oplossing binnen de bestaande bak.	De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Actie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende MER Tweede Fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.	Ja
	5	Kwalijker is nog dat het dit ontwerp werkelijk elke langertermijnvisie ontbeert. Autoverkeer verruimen, je hoeft geen ecowarrior te zijn om in te zien dat dat niet de toekomst voor mobiliteit of ons land of zelfs de wereld is. Gezien de desastreuze	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja

	gevolgen (nu al) van de klimaatverandering (vluchtelingen door ecologische rampen die aantoonbaar zijn toegenomen), én gezien de alternatieven als de trein en automatisch rijdende auto's (toekomst). Deze alternatieven zijn door het draadloze internet economische rendabeler (je kan doorwerken) geworden en zullen zonder twijfel in omvang groeien. Dit is al zichtbaar onder de jeugd. Ook de uitspraak in de rechtszaak van Urgenda toont aan dat we een andere richting op moeten wat betreft CO2-uitstoot. Omdat 1 minuut tijdswinst nu niet ten koste moet gaan van onze kinderen, en hun kinderen, etcetera. Zowel de effecten als de aantrekkelijkheid van de alternatieven maken inzetten op meer autoverkeer absurd. Al helemaal als het om een verbreding van een bestaande ingewikkelde betonnen constructie is. Alsof Nederland te veel geld heeft en we zo'n tweede Betuwelijn wel erbij willen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	
6	Economisch kost het netto geld, infrastructureel gezien kan het geld effectiever ergens anders naartoe, het ontbreekt aan enige innovatieve kijk op de toekomst (zucht) en bovendien wordt een hoogwaardig natuurgebied aangetast. Een prachtige verlies-verlies-verlies-verlies-situatie. Oh ja, uiteindelijk, na jaren verbouwingsfile's, zal er 1 minuut tijdswinst voor de autorijder zijn (!), een mini-winst, toegegeven. Kost wat, heb je weinig. Leuk als we te veel geld hebben, maar het kan eigenlijk niet als je bedenkt op welke urgente sociale, infrastructurele en zelfs militaire dossiers we nu bezuinigen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
7	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen	Nee

		nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	
9	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>	Ja
10	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
11	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>	Nee
12	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
13	Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstofruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?	Het kabinet heeft diverse maatregelen genomen om de depositie van stikstof op kwetsbare natuurgebieden te verminderen. De meest relevante maatregel voor het project Ring Utrecht is de landelijke beperking van de maximum snelheid op snelwegen overdag op 100 km/uur. Andere maatregelen zijn gericht op de landbouw, zo is er budget vrijgemaakt voor boeren die willen stoppen met het houden van vee. De stikstofruimte wordt binnen het rijksbeleid verdeeld over de diverse sectoren zoals landbouw, infrastructuur, industrie en bouw. In de Passende Beoordeling 2020 zijn de stikstofdeposities op Natura2000-gebieden bepaald. Voor Natura2000-gebied Veluwe is een compensatiepakket vastgelegd in het Tracébesluit 2020.	Ja
14	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
15	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.		
	16	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	17	Dit project trekt verkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden en gewonden op de snelwegen. Om die reden mag u dit project niet voortzetten. Ik stel voor dat u op de Ring Utrecht een snelheid van 80 km/u invoert. Dat is veiliger en bovendien kunt u dan volstaan met een bescheidener uitvoering, bijvoorbeeld 2 maal 6 rijstroken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	18	Vorig jaar heeft de milieuoorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar , belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op m" asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2 -uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen ? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	19	De EU voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 strenger worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
ZWE-00079	1	De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog steeds niet aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aantrekkende werking hebben op verkeer door en om de stad. Ook zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen toenemen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal inwoners in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch toenemen. Verder is het ook vrijwel zeker dat door de toename van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen voldoet. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	2	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	3	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben;	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.		
4	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).		Nee
5	Wie wil dit project eigenlijk? Vervoerders EVO en TLN pleiten voor een bereikbaar Nederland, maar dat betekent toch in de eerste plaats onnodige personenauto's van de weg afhaken, en dan in het bijzonder op het onderliggend wegennet. Zij hebben alleen maar last van de verkeersaantrekkende werking van uw project.. De stad is nu al verstopt. De automobilist rijdt graag door, maar u lost met dit project de files niet op. U trekt alleen maar meer automobilisten aan, die elkaar weer in de weg zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).		Nee
6	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die niet geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.		Nee
7	Het doel van dit OTB is de bereikbaarheid van de stad en de Uithof te vergroten. De auto(!)bereikbaarheid van de Uithof is het grootst als er weinig auto's de Uithof op willen. Wilt u weinig auto's in de Uithof, zet dan niet veel auto's op de snelweg!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.		Nee
8	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.		Nee
ZWE-00080	1	De verbreding van de A27 ter hoogte van het oude oeverbos in A melisweerd is een op vele punten onzalig plan. De 1,2 miljard voor het verbredingsproject wordt letterlijk, maar ook figuurlijk in een gat gegooid. Meest opvallende is dat deze mening niet (alleen) uit een exclusief groene hoek komt die elke boom minder al kwalijk vindt: Er liggen inmiddels diverse adviezen en doorrekeningen van het Centraal Planbureau (CPB) en Planbureau voor de Leefomgeving. In de 'second opinion' op de maatschappelijke kostenbatenanalyse 2014 concludeert het CPB dat het project met de in 2014 voorziene verkeersgroei niet rendabel is en wordt aanbevolen om een variant binnen de bestaande bak bij Amelisweerd in een kostenbatenanalyse te onderzoeken. Ook concludeert het CPB dat het economisch gezien verstandiger is om het project uit te stellen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	2	Eind 2015 hebben de planbureaus nieuwe groeiscenario's voor het wegverkeer uitgebracht met een veel lagere verkeersgroei dan waar in het ontwerp Tracébesluit (en in de second opinion) mee is gerekend. En ook de recent verschenen publicatie "Kansrijk Mobiliteitsbeleid" van de planbureaus wijst in dezelfde richting. De planbureaus roepen hierin op ook de reeds geplande MIRT-projecten door te rekenen met de nieuwe, veel	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee

	lagere groeiscenario's en om actief te zoeken naar projectvariant die ongeacht het gehanteerde toekomstscenario rendabel is. De verbreding van de bak bij Amelisweerd voldoet hier overduidelijk niet aan. Oftewel, zonde van de natuur, zonde van het belastinggeld, zonde voor het verspilde geld dat kosteneffectiever op mobiliteit had kunnen worden ingezet, zonde voor Nederland. Elke euro kan je naar 1x uitgeven.		
3	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op foliebeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen verdient het aanbeveling om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog heel veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt. En de rest van het geld kan naar andere wel kosteneffectieve zaken. Iets in het algemeen nationaal belang.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
4	Het hele project zorgt uiteraard nog voor jaren aan overlast aan het verkeer. Een averechts effect in wezen, en dat allemaal met lage prognoses voor de auto-aantallen in de toekomst. Bovendien heeft de Raad van State in 1980 bepaald dat de betonnen bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet ook de overheid zich nog steeds houden. Er moet dus gekozen worden voor een oplossing binnen de bestaande bak.	De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende MER Tweede Fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.	Ja
5	Kwalijker is nog dat het dit ontwerp werkelijk elke langertermijnvisie ontbeert. Autoverkeer verruimen, je hoeft geen ecowarrior te zijn om in te zien dat dat niet de toekomst voor mobiliteit of ons land of zelfs de wereld is. Gezien de desastreuze gevolgen (nu al) van de klimaatverandering (vluchtelingen door ecologische rampen die aantoonbaar zijn toegenomen), én gezien de alternatieven als de trein en automatisch rijdende auto's (toekomst). Deze alternatieven zijn door het draadloze internet economische rendabeler (je kan doorwerken) geworden en zullen zonder twijfel in omvang groeien. Dit is al zichtbaar onder de jeugd. Ook de uitspraak in de rechtzaak van Urgenda toont aan dat we een andere richting op moeten wat betreft CO2-uitstoot. Omdat 1 minuut tijdswinst nu niet ten koste moet gaan van onze kinderen, en hun kinderen, etcetera. Zowel de effecten als de aantrekkelijkheid van de alternatieven maken inzetten op meer autoverkeer absurd. Al helemaal als het om een verbreding van een bestaande ingewikkelde betonnen constructie is. Alsof Nederland te veel geld heeft en we zo'n tweede Betuwelijn wel erbij willen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
6	Economisch kost het netto geld, infrastructureel gezien kan het geld effectiever ergens anders naartoe, het ontbreekt aan enige innovatieve kijk op de toekomst (zucht) en bovendien wordt een hoogwaardig natuurgebied aangetast. Een prachtige verlies-verlies-verlies-verliesituatie. Oh ja, uiteindelijk, na jaren verbouwingsfile's, zal er 1 minuut tijdswinst voor de autorijder zijn (!), een mini-winst, toegegeven. Kost wat, heb je weinig. Leuk als we te veel geld hebben, maar het kan eigenlijk niet als je bedenkt op welke urgente sociale, infrastructurele en zelfs militaire dossiers we nu bezuinigen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
7	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	<p>kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.</p>		
8	<p>Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.</p>	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	Nee
9	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Ja

10	En indien bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde tracébesluit moet worden ingegaan op dit risico en er moet worden ingegaan op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
11	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
12	Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstofruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?	Het kabinet heeft diverse maatregelen genomen om de depositie van stikstof op kwetsbare natuurgebieden te verminderen. De meest relevante maatregel voor het project Ring Utrecht is de landelijke beperking van de maximum snelheid op snelwegen overdag op 100 km/uur. Andere maatregelen zijn gericht op de landbouw, zo is er budget vrijgemaakt voor boeren die willen stoppen met het houden van vee. De stikstofruimte wordt binnen het rijksbeleid verdeeld over de diverse sectoren zoals landbouw, infrastructuur, industrie en bouw. In de Passende Beoordeling 2020 zijn de stikstofdeposities op Natura2000-gebieden bepaald. Voor Natura2000-gebied Veluwe is een compensatiepakket vastgelegd in het Tracébesluit 2020.	Ja
13	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluiptverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
14	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei hollen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
15	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit project niet uitvoeren. Voer op de Ring een maximum snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, bijvoorbeeld 2 maal 6 rijstroken, dus binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
16	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
17	Vorig jaar heeft de milieustrategie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van CO ₂ in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar , belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op m ³ asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO ₂ -uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

		voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichtige politieke redenen ? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.		
	18	De EU voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 strenger worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	19	Onjuistheden: Het hele plan is onjuist, visieloos en op vele fronten schadelijk, ik verwijs naar de argumenten onder "Uw reactie" (mijn reactie dus :)).	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	20	Over het hoofd gezien belang: ja, de belangen van alle inwoners van Nederland: Namelijk het belang van een gezonde leefomgeving, het belang op een kosteneffectieve besteding van belastinggeld. Daarnaast worden de belangen van de toekomstige generaties geschaad door het opeten van ecologisch potentieel en financieel potentieel. Met andere woorden: De volgende generaties zitten met de scherven van dit geld over de balk gooien. Tevens wordt ook de wereld geschaad door op het dode spoor van meer fossiel brandstofverbruik in te zetten. Geraakt in belang: Ja, ook ik: Leefomgevingschade, luchtvervuilingschade (eerder sterven), verbouwingsoverlast, actie moeten voeren terwijl je wel wat beters te doen hebt. Maar dat vind ik nog het minst relevant. Mijn belangen liggen bij de overige mensen en alle levende wezens op deze aarde	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt.	Nee
ZWE-00081	1	Graag wil ik mijn zienswijze omtrent het ontwerptractébesluit Ring Utrecht indienen. In de jaren '80 heb ik met mijn tante en nichtjes in het bos van Amelisweerd gezeten toen, zonder toestemming, kettinzagen in bomen werden gezet. Nu lijken we weer terug te gaan in de geschiedenis. Al vaker zijn er demonstraties geweest, waaronder 3 jaar geleden, alwaar ik ook aanwezig was, net als 2 weken geleden bij de demonstratie in Lunetten. Daar zijn eigenlijk alle tegenwerpingen tegen het besluit de revue gepasseerd. Evengoed wil ik er een paar aanreken.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	Ik ben vooral een genietter van de natuur in Amelisweerd. Het is al wel jammer dat je altijd de snelweg hoort, maar het is nu nog een prachtig gebied met zeer oude bomen die een huis bieden aan vele diersoorten. Groen naast een van uitlaatgassen vergeven stad is essentieel. Ik als astmapatiënt kan daarover meepraten. Ik ga regelmatig in Amelisweerd 'lucht happen'. Met de verbreding van de A27 gaat de luchtkwaliteit er niet op vooruit: meer verkeer (dat even later elders weer klem rijdt).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.	Ja
	3	Ik vraag me af of u zich bewust bent van het 'point of no return; bij het rooien van eeuwenoude bomen. Misschien wilt u de moeite nemen om het stuk te lezen van Peter Wohlleben. Of kunt u toegeven dat het vleermuisonderzoek dat genoemd wordt in het Deelrapport Natuur niet voldoende wordt toegelicht en uitgewerkt. We weten niet waar, wanneer, over welke periode en hoe de onderzoekers te werk zijn gegaan, bijvoorbeeld. Dan wordt het lastig conclusies trekken over leef- en fourageergebieden, populaties, (ver)huisgedrag en vliegroutes. En op basis van deze gemankeerde informatie beslist u over het lot van beschermde diersoorten? Waar blijft die bescherming dan in uw verhaal? Als je ad hoc en alleen maar 'winst'gericht denkt, kun je het project waarschijnlijk met je geweten verenigen. Als je respect voor de natuur, die ons voorziet van zuurstof, weelde, schoonheid en leefgebied, kun je jezelf niet meer recht aankijken na het rooien van bomen in ruil voor asfalt en fijnstof. Spijtoptant zijn heeft geen zin. Het kost letterlijk eeuwen voor je weer een bos van de statuur en allure van Amelisweerd terug hebt. Beter ten halve gekeerd, dan ten hele gedwaald!	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 is het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Nadere informatie over het uitgevoerde natuuronderzoek is o.a. te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB. Het project Ring Utrecht heeft als doelstelling om, naast de doorstroming en de veiligheid van het verkeer, waar mogelijk ook de leefkwaliteit te vergroten. Het ruimtebeslag is zo	Ja

		veel mogelijk geminimaliseerd, en er worden diverse compensatie- en mitigatiemaatregelen getroffen. Toch kunnen niet alle natuur- en recreatiegebieden volledig worden gespaard. De verloren gegane natuur en bomen worden ruimhartig gecompenseerd op andere locaties. Alle te kappen bomen worden gecompenseerd. En over de A27 komt een overkapping: een Groene Verbinding die de stad Utrecht beter verbindt met het landgoed Amelisweerd.	
4	<p>De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd kunnen verandering in de grondwaterstromingen veroorzaken. Dit kan desastreuze gevolgen hebben voor bomen en planten op het landgoed. Hoe denkt u dit te voorkomen? Het kan toch niet waar zijn dat u het risico accepteert dat (eeuwenoude) bomen en planten en daarmee vogels, insecten, torren etc sterven voor 1 minuut reiswinst?</p> <p>Overigens kan grondwaterverandering niet alleen de natuur in gevaar brengen, maar ook de woningen in de omgeving van het traject. Die kunnen verzakken, met alle praktische en financiële gevolgen van dien . Ik zie in het OTB geen preventieve maatregelen hieromtrent.</p> <p>Hetzelfde geldt voor de trillingen die tijdens de bouw zullen ontstaan. Gaat u maatregelen nemen om schade aan woningen en natuur te voorkomen? Ik zie dat namelijk nergens terug in het OTB. Dit manco is u echt ernstig aan te rekenen; we hebben het over een factor van belang.</p>	<p>In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. In haar advies van juli 2019 geeft de Commissie aan dat het geactualiseerde MER over de beoogde bouwmethode helder is opgebouwd en voor veel onderwerpen gedetailleerde informatie bevat. De Commissie m.e.r. vindt dat het aangevulde rapport goed laat zien waarom de minister kiest voor de bouwmethode met een schermwand in de ondergrond en teruggropen van grondwater in de bodem. Op die manier kan het grondwaterpeil goed onder controle blijven. Met het 'hand aan de kraan'-principe wordt de verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd beperkt en worden negatieve effecten op bomen en vegetaties voorkomen. De uitvoeringsrisico's van de ondergrondse schermwand worden met verschillende maatregelen beheersbaar geacht.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In het contract zullen SBR richtlijnen voor trillingen worden opgenomen waar de aannemer zich aan dient te houden.</p>	Ja
5	<p>Daar blijft het trouwens niet bij wat problemen bij de uitvoering van het project betreft. Zo zullen er regelmatig rijstroken worden afgestreept, waardoor de Ring minder verkeer kan 'handlen'. U kunt natuurlijk verwachten dat mensen gaan omrijden en sluiproutes gaan bedenken. Gevolg: files om het project heen. Wat betekent dat voor de omliggende woonwijken? Ik vind daar te weinig over terug in het besluit.</p> <p>Wat doet u trouwens met de verhoogde luchtverontreiniging in de bouwperiode? De kans dat de EU (en misschien zelfs de WHO)-normen worden overschreden is zeer groot. Ik hoor u daar niet over, terwijl het toch niet de bedoeling kan zijn in een tijd waar de nadruk zo wordt gelegd op gezondheid en het naar buiten gaan voor frisse lucht. Die zouden we minimaal 8jaar kwijt zijn, om over de gevolgen van de verbreding voor de luchtkwaliteit op de langere termijn nog maar te zwijgen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p>	Ja
6	Voor u mag het vlies waarin de verbrede baanvakken komen te liggen een soort Gulden Vlies zijn, voor echt nadenkende mensen is het dat niet. Hoe waarschijnlijk het is dat het	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee

	<p>vlies beschadigd raakt, weten we niet. Wat de gevolgen zouden zijn evenmin. Dat maakt het onmogelijk om een behoorlijk afgewogen beslissing te nemen over het project. Er ontbreekt gewoon een essentieel deel van de informatie. Alleen al op basis van dat manco zou het geen doorgang moeten kunnen vinden.</p> <p>In 1980 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de aanleg van de A27 rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk ontzien zou worden. Dat was precies de reden waarom de A27 in een betonnen bak en niet in een vlies. Waarom zou u zich boven de wet mogen stellen en deze uitspraak negeren?</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	
7	<p>Ik moet er niet aan denken dat de verbreding doorgaat. Herrie en fijnstof gaan behoorlijk toenemen op de fietsroute stad – Uithof – stad. Bovendien wordt verkeersplein Rijnsweerd een gruwelijk monster dat je van heinde en ver moet aanschouwen. Het plein met fly-overs en andere VVD-speeltjes wordt zo hoog als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen. En dat in het mooiste gebied rond Utrecht. Ik kan er niet over uit.</p>	<p>De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing. In het MER tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p>	Ja
8	<p>Het lijkt me duidelijk dat er meer dan genoeg redenen zijn om het project te stoppen. Ik heb er een heleboel niet genoemd (ik noem nog even snel de schandalige bakken met geld die ermee gemoeid zijn en het feit dat het budget zeer waarschijnlijk weer overschreden gaat worden). In het onzalige geval dat de uitvoering toch plaatsvindt, is het betrekken van belanghebbenden op alle gebieden hierbij te betrekken en te horen. Dit in alle fases!</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee
ZWE-00082	<p>1 Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Als bewoner van de stad Utrecht ben ik daar nu nog steeds erg blij mee, het is het enige stuk groen van goede ecologische kwaliteit dat binnen redelijke tijd zonder auto bereikbaar is vanuit de stad. De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	<p>2 Van nationale bestuurders verwacht ik dat zij niet alleen de korte-termijn-belangen van onze burgers behartigen, maar vooral óók de belangen van de volgende generaties. Met de huidige verbredingsplannen wordt niet alleen het huidige algemene belang niet behartigd, maar ook die van toekomstige generaties niet. Uitvoering van de verbreding van de A27 bij Utrecht leidt niet tot een oplossing van problemen, kost ongelofelijk veel gemeenschapsgeld en het rendement van deze investering is nihil, om de volgende redenen:</p>	<p>De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuovertlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	Nee

3	Welk probleem moet hier opgelost worden? Er is geen probleem! Nut en noodzaak van dit plan van 1,2 miljard zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten-batenanalyse bewijst, dat het project niet rendabel is. Met het Centraal Planbureau vind ik, dat het project vooralsnog maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Voor mij is het absoluut onacceptabel dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
4	Als er al een probleem was, dan is het de vraag of de verbreding van de A27 wel zal werken als oplossing Uit recent onderzoek is bleken dat verbreding van snelwegen leidt tot een toename van het gemotoriseerde verkeer. Dit project heeft dan ook een verkeersaantrekkende werking. Daardoor stijgt het aantal doden en ernstig gewonden op de snelwegen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
5	Met meer auto's komt er ook meer luchtvervuiling. Door de verslechterde luchtkwaliteit die daarmee gepaard gaat leidt dit op termijn tot een groter aantal niet-direct zichtbare verkeersslachtoffers. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. In de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen is geen behoefte aan meer, maar juist aan minder auto's. Met meer auto's loopt het verkeer vast door te weinig ruimte, ontstaat meer overlast, wordt - gezien de broeikasproblematiek - teveel energie verbruikt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.	Ja
6	Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom natuurlijk niet handig om nog meer autos richting De Uithof te leiden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
7	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaantvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	De compensatie voor de waardevolle natuur schiet ernstig tekort. De compensatie voor het kappen van een deel van Amelisweerd is heel slecht uitgewerkt. Aan kaartjes met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hecht ik geen waarde. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn, komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Ik vraag mij af waar u de benodigde compensatie denkt te vinden, gezien de toch al zo beperkte hoeveelheid groene ruimte rondom de stad. De gedachte dat dit bos zal moeten wijken voor de asfaltwals van de minister verbijstert mij. Het idee dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

11	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
12	Meer verkeer leidt tot meer verkeerslawaaï en daarmee tot nog slechtere kwaliteit van de leefomgeving. Niet alleen de stadsbewoners, maar ook de natuur die er nog wél is moet worden beschermd. De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	Ja
13	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
14	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
15	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
16	Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dàt zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woon- werk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)	Nee
17	Ik stel voor dat u op de Ring Utrecht een snelheid van 80 invoert. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, bijvoorbeeld 2 maal 6 rijstroken, dus binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
18	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een	Ja

			<p>maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	
	19	Om al deze redenen mag u dit project niet voortzetten. Op dit moment biedt het Ontwerp Tracébesluit geen garantie voor een acceptabele compensatie. Trek het in.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee
ZWE-00083	1	...	De zienswijze die is ontvangen was geheel leeg en is daarom niet voorzien van een antwoord.	Nee
ZWE-00084	1	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>	Ja
	2	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	<p>De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden.</p> <p>Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.</p>	Nee
	3	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	4	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	Verbreding van wegen en dus nog meer wegverkeer gaat niet samen met minder energiegebruiken en minder CO2-emissies. Trein, bus en (elektrische) fiets zijn het energiezuinigste, CO2-vrije alternatief. Dus geen verbreding van de Ring en geen nieuwe wegen meer.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee

6	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	Ja
7	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	Ja
8	Nu hebben we nèt het klimaataccoord ondertekend, de inkt is nog nat, en dan komt u met zo'n groot project dat dit accoord met voeten treedt! Weer een mooi geval van met de mond belijden en het tegenovergestelde doen! Want dat is natuurlijk aan de hand met dit project: Het lokt nóg meer verkeer naar en rond Utrecht, de lucht zal nóg meer verontreinigd worden, de stank zal niet te harden zijn, en de stad wordt almaar minder leefbaar. En laten we niet vergeten wat dit allemaal kost! Geld dat volkomen verkeerd gebruikt wordt, weggegooid eigenlijk; dat zouden we natuurlijk beter kunnen inzetten om de doelen van dit klimaataccoord dichterbij te helpen brengen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
9	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
10	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
11	De oplossing Verbreden A27 is alleen beschikbaar voor de beperkte groep van autobestuurders. Voor de mensen die leven met spaarzaam gebruik van auto's auto wordt niets gedaan, zij worden uitgesloten voor deze dure voorziening. De alternatieve oplossing is beschikbaar voor een veel grotere groep van gebruikers. De autobestuurders kunnen via de voorzieningen op de knooppunten nog steeds gebruik maken van de ,niet verbrede, A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

	12	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	13	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	14	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp-tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
	15	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	16	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	17	Geraakt in belang: Ik wordt geraakt in mijn belang als bewoner en gebruiker van dit gebied. Ik vind het onbegrijpelijk dat in een tijd van vermindering van autogebruik en van het moeten halen van milieudoelstellingen van het klimaatakkoord zulke enorm verstrekkende besluiten over de leefomgeving van zeker 660.873 inwoners op deze manier worden genomen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee
ZWE-00085	1	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja
	2	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets te maken, maar dan ook echt helemaal niets. Amelisweerd is een eeuwenoud bos. Deze bomen hebben een historie en zijn niet even te vervangen door een dotje groen elders neer te zetten. De gedachte dat dit bos zal moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar het idee dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders wat bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop! Wat moeten onze kleinkinderen niet van ons denken?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.	Ja

		De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.	
		Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	
4	Ik vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm bij de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch een stuk aantrekkelijker dan het asfalt van de A27.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm wordt transparant uitgevoerd en komt rechtop tussen de gebouwen te staan.	Ja
5	Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
6	Tijdens de werkzaamheden aan het vliet zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van	Ja

		Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
7	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet net niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
8	Niet een Ring om de stad werkt, maar liever straalsgewijze openbaar vervoerverbetering.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
9	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluiptverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
10	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
11	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
12	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
ZWE-00086	1 De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2 Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten.	Ja

		<p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	
3	<p>Door de veranderingen in Amelisweerd ben ik bang vooreen grondwaterstandsverandering. Bij het lekken van het vlies danwel door mogelijke plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan leiden tot sterfte van de eeuwenoude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Hoe u omgaat met onze natuur is ronduit schandalig.</p>	<p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt. Door toepassing van de schermwand heeft een dergelijke reparatie geen extra effect ten opzichte van de effecten tijdens de realisatiefase, zoals beschreven in het MER.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	Ja
4	<p>Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
5	<p>De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.</p>	<p>De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptrajectbesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in paragraaf 2.5 Geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.</p>	Ja
6	<p>De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptrajectbesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptrajectbesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptrajectbesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptrajectbesluit mag stellen.</p>	<p>Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptrajectbesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.</p>	Nee
7	<p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtverontreiniging ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtverontreiniging voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat hoegenaamd niet winst maken, dus u mag dit project niet in uitvoering brengen!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande</p>	Nee

		(vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	
8	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog te verbreden. Steeds weer zie ik dat u de belangen van onze kleinkinderen niet meeweegt ten opzichte van uw eigen ongebreidelde winstzucht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
9	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
10	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden. U moet beschermde soorten beschermen. Ook u moet beschermde soorten beschermen. Daarom heten ze zo.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 is het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Nadere informatie over het uitgevoerde natuuronderzoek is o.a. te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
11	De bouwactiviteiten naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden mogelijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met fatale gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het uiteindelijke TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen. Uw kleinkinderen zullen het u nooit vergeven als u nu hun belangen ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
12	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog steeds niet aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aantrekkende werking hebben op verkeer door en om de stad. Ook zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen verhogen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal inwoners in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook zeer waarschijnlijk dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is bovendien volstrekt niet te accepteren dat u nog steeds	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee

		uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door dit project niet uit te voeren.		
	13	De natuur op land, in het water en in zee wordt nog steeds zwaar geteisterd door stikstof uit de landbouw, van het wegverkeer en in vergelijking hiermee een beetje van industrie en verwarming van woningen. Zo wordt de gevoelige natuur in de Veluwe, de duinen, veenmosrietlanden, beekdalen en hoogvenen vaak twee maal te zwaar belast dan ze aan kan en in delen van Nederland nog veel erger. Brandnetel, braam en gras overwoekeren daardoor alles wat kwetsbaar is en minder hard groeit waardoor de natuur steeds meer verarmt. De stikstofoxiden van het verkeer hebben daarin een belangrijk aandeel, ook de Ring om Utrecht. Ook in de steden is de lucht nog steeds te vuil. Ik maak ernstig bezwaar tegen de uitbreiding van het verkeer op de Ring maar ook daar naar toe, waardoor de stikstofdruk nog minder afneemt dan toch al het geval zou zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
ZWE-00087	1	Wij sluiten ons aan bij de zienswijze van de Kerngroep Ring Utrecht, die u al eerder is toegestuurd. Alle relevante documenten daarvoor zijn u eveneens eerder toegestuurd, als bijlage bij die zienswijze. Hieronder vindt u nog een aanvullend argument voor onze eigen zienswijze.	U heeft aangegeven de zienswijze van Mobilisation for the environment (MOB), mede ingediend namens de kerngroep Ring Utrecht, volledig te ondersteunen. Voor de beantwoording daarvan wordt doorverwezen naar de beantwoording van de MOB reactie in het specifiek deel van de Nota van Antwoord. U vindt deze onder nummer ZWE - 00560.	Nee
	2	Op de sportvelden in Maarschalkerweerd sporten veel mensen uit heel Utrecht en uit Lunetten. Door de verbreding van de weg wordt hier veel bos gekapt en verdwijnt de bosbuffer tussen A27 en sportvelden. Hierdoor zullen luchtvervuiling en geluidsoverlast toenemen op een plaats waar kinderen en volwassenen er juist veel gevoeliger voor zijn. Tijdens het sporten wordt immers zware inspanning geleverd, en daarbij wordt relatief veel meer vuile lucht ingeademd. Kinderen en pubers zijn bovendien gevoeliger voor luchtvervuiling omdat ze nog in de groei zijn. Er is een geluidsscherm van 4 en 5m gepland. Zo'n muur werkt ook als luchtscherm. Volgens berekeningen die Rijkswaterstaat ons enkele jaren geleden heeft gegeven, moet je met een factor 10 vermenigvuldigen om te weten tot hoever de vuile lucht wordt tegengehouden. Bij een muur van 4m begint dan de vuile lucht vanaf 40m weer neer te dalen. Bij een muur van 5m op 50m. Dat is precies de afstand waarop sportvelden en atletiekbaan liggen. Dus meer verkeer, meer vuile lucht en dat komt dan precies neer waar jij aan het sporten bent. M.a.w. de gezondheid van de sporters neemt af omdat er meer fijnstof, roet en NO2 op de sportvelden neerdaalt. Ook al weigert het OTB die gezondheidseffecten te berekenen. In het hoofdstuk MMA wordt een nieuw soort luchtscherm met beplanting genoemd, dat een deel van het fijnstof zou kunnen opnemen en nu in een proefperiode zit. Plaats dan op zijn minst deze luchtschermen om het effect te beperken. Wij pleiten voor het eveneens plaatsen van deze fijnstof-absorberende schermen bij de sportvelden en de atletiekbaan. En anders moeten er op zijn minst schermen worden geplaatst die vergelijkbaar zijn met de beplante schermen in Utrecht Zuid, waarvan u hoopt dat die ook fijnstof absorberen. Dit is nodig om de boskap te compenseren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. De bosbuffer tussen de A27 en de sportvelden verdwijnt niet, maar wordt wel smaller. In het luchtonderzoek wordt geen specifiek onderscheid gemaakt naar sporters maar wordt getoetst op grenswaarden die op iedereen gelijk van toepassing zijn. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Sportvelden worden als gevoelige bestemming meegenomen. Alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied hebben een toe- of afname van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m3 en een toe- of afname van de concentratie fijn stof van minder dan 0,4 µg/m3. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Voor roet is geen norm vastgesteld waarop getoetst kan worden en is daarom niet meegenomen in de milieu-effectrapportage deelrapport Luchtkwaliteit. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Het negatieve effect van het scherm op de luchtkwaliteit 50 meter achter het scherm is zeer gering. De concentratie verontreinigde stoffen nemen af met de afstand vanaf de weg. Op 50 meter afstand van de weg is de bijdrage van de weg van verontreinigde stoffen ongeveer al gehalveerd. Schermen hebben een positief effect op de luchtkwaliteit direct achter het scherm. Met een scherm wordt de verontreinigde stoffen omhoog gebracht en zo verdund met de schone lucht daarboven. Afhankelijk van de hoogte van het scherm zal deze gemengde lucht langzaam weer dalen maar de concentraties verontreinigde stoffen zijn dan al sterk verdund. De concentratie op 50 meter achter het scherm zal dan ook niet of nauwelijks worden verhoogd. Met betrekking tot het in het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) genoemde scherm wordt de ontwikkeling gevolgd. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen. De locatie ter hoogte van de sportvelden komt daarvoor in aanmerking.	Ja

			Te kappen bomen en struiken worden allemaal gecompenseerd zoveel mogelijk binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan.	
ZWE-00088	1	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een ommissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	2	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet net niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
	3	Door de veranderingen in Amelissewerd ben ik bang vooreen grondwaterstandsverandering. Bij het lekken van het vlies danwel door mogelijke plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan leiden tot sterfte van de eeuwenoude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Hoe u omgaat met onze natuur is ronduit schandalig.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Werken in de folieconstructie bij Amelissewerd). De aanleg van een schermwand beperkt de mogelijke effecten op grondwater en de grondwaterafhankelijke natuur. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. In het MER Actualisatie 2020 is dit nader toelicht. In het MER Actualisatie 2020 is dit nader toelicht.	Ja
	4	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelissewerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraat en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	6	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	7	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	8	Het verkeersplein Rijssewerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijssewerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee

	9	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	10	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
	11	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	12	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
ZWE-00089	1	Door de veranderingen in Amelisweerd ben ik bang vooreen grondwaterstandsverandering. Bij het lekken van het vlies danwel door mogelijke plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan leiden tot sterfte van de eeuwenoude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Hoe u omgaat met onze natuur is ronduit schandalig.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). De aanleg van een schermwand beperkt de mogelijke effecten op grondwater en de grondwaterafhankelijke natuur. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. In het MER Actualisatie 2020 is dit nader toelicht.	Ja
	2	Ik vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch veel aantrekkelijker dan het asfalt van de A27.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm wordt transparant uitgevoerd en komt rechtop tussen de gebouwen te staan.	Ja

3	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd.	Ja
4	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe en document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan NNN-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden. Zie ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
6	De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
7	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
8	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee

		groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu		
	9	De bereikbaarheid van de regio moet dringend verbeterd worden, en gelukkig is dit ook zeker mogelijk! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk voluit in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een andere: de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak is tot mislukken gedoemd. Sterker nog, het resultaat zal het tegenovergestelde zijn van het doel dat u beoogt. Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nog minder toegankelijk, en verzieken daar het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	10	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bereiken. De geluidsschermen moeten overal tenminste 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Bovendien moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Nee
	11	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
ZWE-00090	1	Ik ben tegen uitbreiding van de A27 langs Voordorp. De woningen zijn destijds al veel te dicht bij de weg gebouwd (toen reden er 70.000 mvt in één richting. Nu het dubbele. Straks zijn het er 180.000 en is nieuwe verbreding noodzakelijk. Kortom er is geen weg terug. Ik woon op minder dan 100 m. van de A27. Dus wordt ik in mijn belang direct geschaad, samen met vele honderden buurtgenoten. Ik heb jaren samen met de wg A27 Voordorp tevergeefs gestreden tegen uitbreiding van de A27. Onze wensen en suggesties werden allen genegeerd: 80 km langs Voordorp (helemaal geen kostbare maatregel. Het scheelt automobilisten langs Utrecht Oost hooguit 1 of 1,5 minuut maar wel een boel uitstoot en herrie) Er werd niet eens inhoudelijk op gereageerd door de politiek. Hetzelfde gold voor overkapping via de "Groene Weg" van ingenieursbureau Movares. Een hoge ambtenaar van Verkeer van Utrecht vond dit helemaal geen gekke wens. De A2 is immers ook overkapt bij Leidscherijn en er bestaan plannen tot overkapping van de A12. Het Rijk schaadt voor jaren onze gezondheid met uitbreiding. Het vrachtverkeer is immers maatgevend. Mijn grief is dat kritiekloos uitgegaan wordt van groei van de regio met 80.000 woningen de komende decennia. Die groei dient m.i. ter discussie te worden gesteld. Groei hier betekent krimp elders. Dat kost in toenemende mate honderden miljoenen wegens kapitaalvernietiging. Van een Vrije woningmarkt is in het Utrechtse geen sprake. De overheden zijn direct dan wel indirect middels het onderwijs verantwoordelijk voor vraag en aanbod van wonngen. Dus het is een gestuurde markt. daar hebben we als burgers geen invloed op. Maar intussen wordt de druk van het verkeer in de stad steeds groter. Zelfs op fietsgebied wordt het steeds meer een chaos. Fietsen bergen in de binnenstad is	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur) Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp. In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.	Ja

	<p>kostbaar de ruimte ontbreekt. Nu is er nog subsidie Straks mogen we daarvoor gaan betalen. De kunstmatige groei van Utrecht wordt zeker bevorderd door de belangengrepen in de bouw die baat hebben bij structurele groei, maar die niet in het belang is van de bevolking. Ook het kunstmatige huurbeleid van minister Blok op het gebied van de Volkshuisvesting werkt prijsopdrijvend en jaagt ook de kooprijzen geheel ongewenst nog verder omhoog. Huurders van de slechtste sociale huurwoningen betalen nog het meest het gelag. Met de oudste woningen (immers al lang afgeschreven, kan het meest worden gewoekerd.) Terug naar het verkeer. Vrachverkeer rijdt overwegend op diesel die kankerverwekkend is zo is door de The WHO aangetoond. Van het vele Fijn Stof wordt Ultra Fijn Stof niet gemeten, terwijl dat wel kan. Wetenschappers hebben aangetoond dat luchtverontreiniging in het Utrechtse snel oprukt tot de 3e of zelfs 2e doodsoorzaak. We overlijden eerder en er ontstaan ernstige ziektes omdat het Fijn Stof via de longblaasjes ons lichaam in komt en daar verwoestend te werk gaat. I.p.v. gezondheid als basis uitgangspunt te nemen is de economie en doorstroming doorslaggevend. Daar maak ik bezwaar tegen. Het is niet niks een rijksweg van die omvang strak tegen je buurt aan. Een metertje hoger geluidsschermbelasting helpt onvoldoende. Ik eis een geluidsmuur die schuin uitsteekt naar het oosten zoals dat bij De Biltoven bij de A28 het geval is. Dat vereist ook omwille van de veiligheid serieuze verankering van de geluidsmuren. Bij een calamiteit bijv. een ontploffing van een gastanker wordt nu het geluidsschermbelasting dwars door onze woningen geblazen. Welke maatregelen worden er genomen om onze veiligheid beter te waarborgen? Immers meer verkeer geeft meer risico's. Er dienen bovendien alternatieven experimenten moeilijk gemaakt te worden om onze lucht ter plaatse te zuiveren en het geluid verder te weren. De geluidswanden kunnen van poreus materiaal gemaakt worden waardoor Fijn Stof kan worden afgevangen. Ik wil concrete voorstellen om dat in beeld te brengen. Tenslotte dienen er maatregelen te worden genomen waarbij de woningcorporatie waar wij de woningen van huren SUSkasten te realiseren op koste van de aanleg van de verbreding en andere maatregelen om de lucht in onze woningen schoner te maken. Bijv. met ionisatoren. Die kosten kunnen verhaald worden op Rijkswaterstaat of op de Provincie die beloofde boven wettige maatregelen mogelijk te maken in een eerdere fase. Schaamteloos had een eerdere wethouder van verkeer Milieugeld ingewisseld voor geld voor de sneltram naar De Uithof. Als bewoners wisten we van niets. Een voorbeeld van schamteloos eigenmachtig optreden waarbij onze belangen werden verkwanseld. Daar maak ik alsnog bezwaar tegen.</p>	<p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel. In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (glazen overkapping).</p> <p>De ligging en de groei/krimp van woningen, bedrijven en kantoren in de toekomst, is een belangrijke factor voor de inschatting van de vervoersvraag en daarmee de noodzaak van (extra) infrastructuur. Het CPB geeft voor Nederland als geheel aan waar groei- en krimpregio's zich bevinden. De provincies geven vervolgens aan hoe de groei en/of krimp binnen de provincie is verdeeld. De verdeling van de groei/krimp binnen de provincie wordt weer voor een belangrijk deel gestuurd door het beleid van de diverse gemeenten, waaronder de grootste, de gemeente Utrecht. De gemeente heeft ervoor gekozen zoveel mogelijk te 'verdichten', wat ook terug te zien in de lange termijn ontwikkelingen.</p> <p>De te hanteren uitgangspunten ten aanzien van aantallen woningen, arbeidsplaatsen etcetera voor de verkeersmodel-berekeningen met het NRM worden jaarlijks - in nauw overleg met de regionale partners - bijgewerkt en vastgesteld. Zie voor meer informatie over de ruimtelijke ontwikkelingen en andere (beleids)uitgangspunten die gehanteerd zijn bij de verkeersberekeningen bijlage A en B van het deelrapport Verkeer.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodel-berekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>De constructie van de geluidschermen zullen voldoen aan alle normen en richtlijnen zodat deze voldoende stevig en duurzaam is en daarmee ook veilig.</p> <p>Het aanbrenge van SUS kasten door de woningcorporaties voor het zuiveren van lucht valt buiten de scope van dit project.</p> <p>Uw mening over keuze van de eerdere wethouder van verkeer voor de aanleg van de sneltram naar De Uithof wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>	
2	<p>Voor zover er onjuistheden in staan gaat het om de oneerlijke belangenafweging tussen onze gezondheidsbelangen die nooit series zijn meegewogen anders had men wel andere</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Ja

		<p>plannen gemaakt. Ik vind het onethisch om een snelweg langs een dicht bebouwde woonwijk te verbreden terwijl de overheid zelf jarenlang heeft gemeld dat het wonen binnen 300 meter van een snelweg onverantwoord is en slecht voor de gezondheid. Over het hoofd gezien belang: Die aspecten heb ik in de hierboven gemelde bijdrage al genoemd. Zoals betere veiligere gefundeerde geluidswanden. (geen schermen) maatregelen aan de woningen om het leefklimaat binnen schoner te krijgen en te houden. En niet op onze kosten maar op die van degen die dit faciliteert. Rijkswaterstaat en / of Provincie wegens eerdere belofte. Of de gemeente wegens het eerder vernaggen van ons belang met milieugelden inwisselen voor geld voor de tram naar De Uithof. De geluidsmuur vergelijkbaar met die bij Bilthoven boven de A28 zodat een zo groot mogelijk deel van de uitstoot en herrie afgeschermd wordt. Het lijkt mij zinnig dat een uitslag van onderzoek naar de effectiviteit van die schermen aan bewoners wordt toegestuurd. (in max. 2 A4 tjes)</p>	<p>Bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving zijn beide doelstelling van het project. In de milieu-effectrapportage zijn de effecten van de weg beschreven en getoetst aan de vigerende normstelling. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Er is voorzien in een uitgebreid pakket aan effect beperkende maatregelen om de effecten op de woonwijken te beperken. Er is geen norm die stelt dat wegverbreding binnen 300 meter van een dichtbebouwde woonwijk onverantwoord is. Wel is in het Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit opgenomen dat gevoelige bestemmingen niet binnen 300 meter van de rijksweg mogen worden gepland. De in het ontwerp-tracébesluit voorgestelde maatregelen zijn op vrijwel alle plekken toereikend om de verwachte toename van de geluidbelasting als gevolg van het project Ring Utrecht weg te nemen. Daarmee wordt voldaan aan de toetswaarden zoals genoemd in de Wet milieubeheer en is er geen aanleiding om meer maatregelen te treffen om de geluidbelasting nog verder te verlagen. Het treffen van een dure voorziening, zoals een luifel, is dus niet nodig. Het beoogde effect kan al worden bereikt met de aanleg van tweelaags zeer open asfalt beton en het plaatsen van 'gewone' geluidschermen. Het gemeentelijk beleid ten aanzien van de tram naar de Uithof valt niet binnen het tracébesluit.</p>	
	3	<p>Een serieus onderzoek naar het ondergronds gaan van de A27 heb ik gemist. Dat kan enkele tienduizenden bewoners van Voordorp en Rinsweerd jarenlang van heel veel ellende verlossen. In Lunetten is ook sprake van een gedeeltelijke overkapping. Ik woon op minder dan 100 meter van de A27 (meet maar op de google maps kaart) In toenemende herrie 's nachts, En vanwege nog meer uitstoot van tal van verontreinigende van kankerkerwekkende stoffen, waarmee de overheden bekend zijn. In de barrièrewerking die nog sterker wordt vanwege een noodzakelijke verhoogde geluidsmuur.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.2 tunnels).</p>	Nee
ZWE-00091	1	<p>Correctie van vorige zienswijze. Hierbij dienen wij onze zienswijze in. Wij sluiten ons volledig aan bij de zienswijze van Mobilisation for the Environment, die mede door ons is ondertekend en die u eerder is toegezonden. Bovendien sluiten wij ons aan bij de zienswijze van Laat Lunetten Niet Stikken, die zich eveneens volledig aansluit bij de zienswijze van Mobilisation for the Environment en daar nog een aantal zaken aan toevoegt. M.a.w. de inhoud van de zienswijze van Mobilisation for the Environment blijft volledig van kracht</p>	<p>Uw correctie is verwerkt in ZWE-00096.</p>	Nee
ZWE-00092	1	<p>Vanaf 2011 doe ik (bioloog) als vrijwilliger mee aan het vleermuis onderzoek van de gemeente Utrecht. Ik inspecteer maandelijks overdag en 's nachts de 21 vleermuis kasten (type Schwegler 1FF) en jaarlijks de 17 kasten (type Schwegler 2F) die de gemeente Utrecht in "Het jaar van de Vleermuis 2011" ophing in de parken Voorveldse Polder en Bloeyendaal. In dat jaar hing de gemeente Utrecht in totaal 300 vleermuis kasten op in parken, bossen en bosstroken, overwegend aan de oostrand van de stad. Een groot deel van die kasten hangt in parken bosstroken en bossen langs de A27! Met name in park Voorveldse Polder, de bosstrook oostelijk van de sportvelden in Maarschalkerweerd en zuidelijker tot en met Amelisweerd. Mijn inspecties, vooral de nachtelijke met een Batdetector, maken duidelijk dat met name park Voorveldse polder in voorjaar, zomer en najaar een zeer belangrijk foerageergebied is voor vleermuisen. Op bepaalde plaatsen laat mijn Batdetector (type SSF BAT2) bijna permanent het echolocatiegeluid van jagende vleermuisen horen! Incidentele waarnemingen maken aannemelijk dat dit ook geldt voor de meer zuidelijke bosstroken langs de A27. Ik maak mij daarom grote zorgen over de gevolgen die een mogelijke verbreding van de A27 zal hebben op het leef- en foerageergebied van deze beschermde zoogdiersoort!</p>	<p>Er is een volledig vleermuis onderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuisen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuis onderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.</p>	Ja

	<p>Onjuistheden: Hoe breder een weg hoe meer die weg een onoverkomelijke barrière is voor met name de fauna. Ik zie onvoldoende faunapassages en geschikte vleermuispassages. De parken en boszomen ten westen van de A27 is onvoldoende ecologische waarde toegekent in het plan. Over het hoofd gezien belang: Ja, 1; zie hierboven 2: ik vrees dat de boszoom ten westen van de A27 hevig zal worden verstoord, zeker als er ook bomen gekapt moeten worden, en daardoor veel dieren waaronder beschermde zoals vleermuizen uit hun woon en foerageergebied zullen worden verdreven.</p>			
	2	Als bijna dagelijks gebruiker van het park en bewoner van oost Utrecht (Wittevrouwen) vind ik dit plan een niet noodzakelijke aanslag op mijn leefomgeving.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
ZWE-00093	1	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
	3	Het dak op de bak wordt gepresenteerd als een groene verbinding. Maar het kan deze functie niet vervullen omdat de deklaag daarvoor te dun is. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m ²) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan gras en struikgewas zal er niet op kunnen groeien.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
	4	Lunetten leidt nu al onder slechte luchtkwaliteit. Ik zie de roet elke keer als ik mijn dakramen zeem. Het is een enorme zwarte smeerboel. Enkel verdere verhoging van fijnstof en andere luchtvervuiling is onacceptabel voor deze wijk, die bekend staat als groen, waar veel familie met kleine kinderen wonen en waar ook in de parken veel wordt gesport.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
	5	Of de kwaliteitsnormen in de toekomst kunnen worden gehaald is afhankelijk van succesvolle implementatie van nieuwe technieken. Of dit met voldoende snelheid gaat gebeuren is zeer de vraag en onvoldoende onderbouwd in het ontwerp-tracébesluit.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	Nee
	6		In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee

		De aannamen over verkeersopkomen waarop het ontwerp-tracébesluit is gebaseerd, zullen in de nabije toekomst al achterhaald zijn. Factoren die m.i. verkeerd zijn ingeschat zijn de economische groei en het woon-werkverkeer. Er zal steeds meer thuis gewerkt worden, en de werktijden worden in veel branches steeds flexibeler gehandhaafd zodat er niet altijd ochtend- en avondspitsen zullen blijven bestaan zoals wij die nu nog kennen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	
	7	Als men kijkt naar de files die op het betrokken stuk snelweg ontstaan, en welk effect die hebben op de economie, kan daarmee niet de enorme investering in extra rijstroken gerechtvaardigd worden, die nu beoogd wordt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
ZWE-00094	1	uitslag onderzoek onjuist impact op leefmilieu en gezondheid veel erger Onjuistheden: achterhaald binnen 10 jaar is autobezit met 90% afgenomen. Door de zelfrijdende auto neemt het bezit af en daardoor gebruik op de wegen ook toekomst met meer thuis werk neemt verkeer af ook de gemiddelde werknemer gaat in de toekomst minder uren werken door automatisering, daardoor spreiding van werkuren in minder files. Private bedrijven investeren als fors op deze ontwikkeling en de overheid gaat tegengestelde richting	De kwaliteit van het milieu-effectrapport (MER) en de onderzoeken die daarbij horen worden getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r.. Zij heeft in haar eindoordeel de informatie in het MER als 'zorgvuldig en van hoge kwaliteit' beoordeeld. Intrekken van het ontwerp-tracébesluit en de milieu-effectrapportage vanwege onvoldoende kwaliteit is daarmee niet aan de orde. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 is uitgegaan van de actuele inzichten van dat moment betreffende thuiswerken, spreiding werkuren, toename automatisering en het effect op de (auto)mobiliteit. Die inzichten zijn verwerkt in het verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) dat toegepast is in het OTB. In de - aanvullende - oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. De nieuwe rekenresultaten geven een herbevestiging van nut en noodzaak van het project. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. Zie paragraaf 2.2. van deze Nota van Antwoord voor een nadere toelichting op nut en noodzaak van het project.	Ja
	2	waardevermindering woning	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwshade en nadeelcompensatie.	Nee
	3	aantasting eigen gezondheid en familieleden	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
ZWE-00095	1	Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van	Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 t/m 13 beantwoord worden. Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.	Ja

	<p>uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>	
2	<p>1. Prognose mobiliteit Binnen ons dorp is er discussie over het nut en noodzaak van de verbreding van de A27. Echter door het in tweeën knippen van de projecten A1/A27 en A27/ring Utrecht dwingt de Minister ons om te pleiten voor een verdere ontknoping van het wegennet op de ring Utrecht. Er is immers al besloten tot (deel) verbreding tussen in het project A1/A27. 1.a.Ik verzoek u om de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten</p> <p>Er zijn nu files op de A27 maar ook veel drukte en verkeersonveilige situaties op de lokale wegen die door en langs Groenekan lopen. De uitkomst van dit project zou moeten zijn dat het onderliggende wegennet wordt ontlast.. Ik ga uit van vermindering van de hoeveelheid sluipverkeer door onze kern, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot.</p> <p>Ontsluiting USP : Toch constateren ik, op basis van het deelrapport Verkeer, dat bij de aansluiting Bilthoven (richting Utrecht) vertraging optreedt op de A27 door invoegend verkeer. Niet duidelijk is hoe groot deze vertraging exact is, noch de mate waarin het verkeer terugslaat op de N234 en de N417/Koningin Wilhelminaweg. . De maatregelen uit het TB A27/A1 lijken hiermee onvoldoende effect te sorteren. 1.b. Ik verzoek u om de effecten invoegend verkeer inzichtelijk te maken.</p>	<p>Ten aanzien van de ontvlechting van Rijnsweerd en Lunetten: In uw zienswijze verzoekt u Rijkswaterstaat de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp zijn beide knooppunten al grotendeels ontvlochten. Zo worden de verkeersstromen vanuit Hilversum en Amersfoort richting Den Haag en richting Breda/Arnhem vroegtijdig van elkaar gescheiden. Dat geldt ook voor de verkeersstroom vanuit Breda richting Amersfoort, dat via een zogeheten bypass wordt afgewikkeld.</p> <p>Ten aanzien van sluipverkeer:Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat ten gevolge van het project Ring Utrecht een deel van het verkeer op het onderliggende wegennet via het hoofdwegennet zal gaan rijden. Specifiek voor de Koningin Wilhelminaweg ten zuiden van de aansluiting A27 Bilthoven nemen de intensiteiten op etmaalbasis af met ongeveer 7% in de projectsituatie ten opzichte van de referentiesituatie.</p> <p>Ten aanzien van de ontsluiting Utrecht Science Parc (USP): met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Niet alle knelpunten op en nabij de Ring Utrecht kunnen opgelost worden, vanwege enerzijds het taakstellend budget voor het project, en anderzijds de impact en kwaliteit voor de leefomgeving omdat het ruimtegebruik voor de snelweg dan nog groter zou worden. Het specifieke knelpunt dat u benoemt in uw zienswijze, de A27 in zuidelijke richting ter hoogte van de toerit Bilthoven, is hier een voorbeeld van. Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat dit specifieke knelpunt leidt tot vertraging in de ochtendspits op de A27 in zuidelijke richting en dat de kans op terugslag op de N234 en N417 reëel is.</p>	Nee
3	<p>2. scenario's WLO scenario's In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM 2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidswerende voorzieningen. Naar mijn mening dient de omgeving maximaal beschermd te worden. 2.a. Ik wens dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p>	Nee
4	<p>3. geluidwerende voorzieningen Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. 3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden, en de maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Dit heeft tot gevolg dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd wordt. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Wel is de start van de uitvoering - en in het verlengde daarvan ook de openstelling - van het TB Ring Utrecht vertraagd. Evengoed wordt er rekening gehouden met het feit dat op deze locatie twee keer werkzaamheden plaatsvinden en er wordt naar gestreefd om de hinder zo veel mogelijk te beperken.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al gerealiseerde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring</p>	Ja

		<p>Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten. Op deze locatie is ProRail bezig met het opstellen van een saneringsplan in het kader van MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) Spoor, waarin onderzocht of de geluidbelasting t.g.v. spoorwegverkeer met doelmatige maatregelen kan worden verlaagd. Dit saneringsplan is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 is echter wel meegenomen in het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Meer informatie over de bovenwettelijke maatregelen vindt u op: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail</p> <p>Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>	Ja
6	<p>5. Uitvoeringswijze schermen</p> <p>In bijlage 2 van het OTB zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt</p>	<p>Voor de uitvoering van de nieuw te plaatsen geluidschermen ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord geldt het volgende:</p>	Ja

	<p>gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Ik ben van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan, bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden, eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen.</p> <p>5.a. ik wens duidelijkheid over de uitvoering van de schermen. Waarbij de voorkeur uitgaat naar waar nodig absorberend en zoveel mogelijk groene beplanting.</p>	<p>Alle schermen worden rechtopstaand geplaatst.</p> <p>De schermen tussen de aansluiting Papendorp en het Merwedekanaal worden transparant uitgevoerd. Om ongewenste toenames van de geluidbelasting te voorkomen, dienen deze schermen te worden uitgevoerd als een zgn. zaagtandconstructie, waarbij de onderste meter en de horizontale delen absorberend worden uitgevoerd.</p> <p>Het scherm tussen de bedrijfsgebouwen aan het Zwarte Woud wordt transparant uitgevoerd.</p> <p>Alle overige schermen worden niet-transparant uitgevoerd en voorzien van geluidabsorberend materiaal zoals aangegeven in bijlage 2 van het Tracébesluit 2020. Om de toepassing van zonnepanelen in of op de geluidsschermen niet onmogelijk te maken is het toegestaan om de geluidweerkaatsing ook op een andere manier te beperken, bijvoorbeeld door (delen van) de schermen onder een andere hellingshoek te plaatsen. Daarbij geldt als strikte randvoorwaarde voor de toepassing van zonnepanelen in de geluidsschermen dat de geluidbelasting die de betrokken geluidsgevoelige objecten vanwege de weg ondervinden niet hoger mag zijn dan de waarden die in het akoestisch onderzoek behorende bij het Tracébesluit 2020 zijn vermeld.</p> <p>De verbindingsweg van de A28-oost naar de A27-zuid (wegvak u) loopt vanaf de kruising met de A27 af om aan te sluiten op de A27. In verband met de visuele inpassing wordt tussen km. 0,400u en km. 0,730u de bovenkant van het scherm op één hoogte aangelegd. Dit betekent dat de hoogte ten opzichte van het wegdek aan de zuidzijde 6 meter bedraagt en aan de noordzijde 2 meter en heeft aan de uiteinde dan dezelfde hoogte als de aansluitende schermen.</p> <p>De vormgeving van de geluidsschermen is nader uitgewerkt in het Esthetisch programma van eisen, waar speciale aandacht is geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p>	
7	<p>6. Luchtkwaliteit</p> <p>Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoeken blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit.</p> <p>Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>	Ja
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p>	Ja

9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen: 8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>	Ja
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding. Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst. 9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark).</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de NNN-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit. De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>	Ja
11	<p>10. Realisatie met zo min mogelijk overlast Mijn angst is dat tijdens de uitvoeringsfase het dorp Groenekan onevenredig en zwaar wordt belast Zeker gezien de lange realisatieduur van de twee Projecten is het beperken van de omgevingshinder van groot belang voor de omgeving voor zowel bewoners, ondernemers als natuur. Ik hoop dat u door goede samenwerking met de gemeente de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee

	<p>Bilt en inspanning ten behoeve van het Doorstromingsplan de omgevingshinder, ook op de aanliggende wegen weet te beperken. Bij de aanbesteding dient zeer nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan de omgevingshinder, zowel de direct als indirect, binnen de gunningscriteria</p> <p>10.a. Realiseer het project met zo min mogelijk overlast voor alles wat leeft en werkt in het dorp Groenekan. Communiceer tijdens de uitvoering goed met bewoners, leer van uitvoering A27/A1</p>		
12	<p>11. Overige opmerkingen/adviezen:</p> <p>11.a. Externe Veiligheid Als inwoner van de gemeente de Bilt vraag ik uw aandacht voor de plasbrandaandachtsgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor (beschermende) maatregelen worden getroffen.</p> <p>Het is aan burger niet uit te leggen dat deze wel bescherming geniet voor het plaatsgebonden risico, maar dat er geen bescherming plaatsvindt tegen een plasbrand. Terwijl juist de plasbrand uitgaat van het effect en niet van een risico.</p> <p>Ik acht dit een onwenselijke situatie en vragen u maatregelen te treffen bij de woningen die in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen. Ik kan mij goed voorstellen dat er in dit geval geen bouwkundige maatregelen aan de woningen zijn zoals genoemd in de regeling Bouwbesluit, maar dat in de overdracht maatregelen worden getroffen (zoals een opstaande rand) die verspreiding van een brandende plas vloeistoffen beperken of voorkomen. Een en ander op basis van gelijkwaardigheid en kosteneffectiviteit zodat er een gewogen proces plaatsvindt.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone.</p> <p>Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dicht bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.</p>	Nee
13	<p>11.b. Energie - Zonnepanelen In het MMA is de ambitie geformuleerd dat de energie die nodig is om het wegsysteem te laten functioneren op een duurzame wijze wordt opgewekt, waarbij gekozen wordt voor zonne-energie. Samen met de gemeente de Bilt ben ik van mening is dit niet ambitieus genoeg is. Het Rijk, dat eveneens invulling moet geven aan het Klimaatakkoord, kan een waardevolle bijdrage leveren aan de verduurzaming van de regio door het strategisch inzetten van de beschikbare gronden rond de snelwegen. Door hier energievoorzieningen te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen, worden diverse voordelen behaald op het gebied van klimaat, landschap, ruimtelijke efficiëntie en financiën. Ik onderschrijf dan ook het pleidooi om hier gezamenlijk, met maatschappelijke partners, nadere invulling aan te geven.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p>	Nee
ZWE-00096	<p>1 Als aanvulling willen wij nog het volgende vermelden.</p> <p>1. In de Inleiding onder punt b van de zienswijze van Laat Lunetten Niet Stikken (LLNS) staat vermeld dat wij ons volledig aansluiten bij de zienswijze van de Kerngroep Ring Utrecht. Dit moet zijn:</p> <p>Wij sluiten ons volledig aan bij de zienswijze van Mobilisation for the Environment, die ook door de Stichting Kerngroep Ring Utrecht en Stichting Bewoners Overleg Lunetten is ondertekend en die u al eerder is toegezonden. Dat gaan wij dus niet opnieuw doen, maar de inhoud daarvan is onverminderd van kracht. Als aanvulling daarop vermelden wij nog de onderstaande punten.</p> <p>Etc.</p> <p>2) Overall waar in de zienswijze van LLNS wordt verwezen naar de zienswijze van de Kerngroep Ring Utrecht, moet dus ook worden gelezen: de zienswijze die is ingediend</p>	<p>U heeft aangegeven de zienswijze van Mobilisation for the environment (MOB), mede ingediend namens de kerngroep Ring Utrecht, volledig te ondersteunen. Voor de beantwoording daarvan wordt doorverwezen naar de beantwoording van de MOB reactie in het specifiek deel van de Nota van Antwoord. U vindt deze onder nummer ZWE - 00560.</p>	Nee

	<p>door Mobilisation for the Environment en mede ondertekend door de Stichting Kerngroep Ring Utrecht en de Stichting Bewoners Overleg Lunetten.</p> <p>3) Aan het eind van de zienswijze willen wij de volgende zin inlassen als aanvulling: De bezwaren van onze zienswijze van MOBilisation for the Environment van 19 juni, mede namens St. Bewoners Overleg Lunetten en St. Kerngroep Ring Utrecht ingediend, gelden hier onverminderd en moeten hier als herhaald en ingelast worden beschouwd.</p>		
2	<p>2. Geluid</p> <p>Inleiding. U stelt dat het geluid per saldo beter wordt, maar dit klopt niet met de kaarten van het akoestisch ruimtebeslag. Daaruit blijkt dat dit beslag juist groter wordt. En wat heb je aan per saldo (gemiddeld), als diverse situaties juist slechter worden, vooral in het buitengebied. Zoals het gebied ten Zuiden van de A12 bij Lunetten (Wayensdijk/ Koppeldijk), of de herrie in Amelisweerd/ Rhijnauwen. Uit de akoestische kaarten blijkt dat de herrie daar erger wordt en dat het verhaal dat het Dak op de bak geluid zou tegenhouden, niet klopt. Het is maar net over welk gebied je een gemiddelde berekent, of dit positief of negatief uitpakt.</p> <p>a) Als de A12/ knp Lunetten verbreed worden, worden de geluidsschermen langs Lunetten grotendeels 12meter hoog. Hoeveel meter hiervan is wal en hoeveel scherm?</p> <p>b) In het deelrapport Geluid Specifiek op p38 (p40pdf) wordt gezegd dat overall dichte schermen als uitgangspunt worden gebruikt. Uit het hoofdstuk MMA van MER 2e fase maken wij op dat er proeven lopen met fijnstof-absorberende schermen. Daar wordt gezegd dat er in Utrecht Zuid geluidsschermen worden geplaatst die de beplanting van deze schermen zullen combineren met een absorberend geluidsscherm. Daarbij hoopt u dat ook deze schermen enigszins fijnstof zullen tegenhouden. Dat is een goed streven, maar daarnaast is er een ander probleem. Bij 12 meter hoge schermen krijg je een flinke slagschaduw in het park. Dat zal een negatieve invloed hebben op de groei van planten en bomen. De belofte was dat Park de Koppel gespaard zou blijven, maar met zo'n slagschaduw zullen alsnog veel planten en bomen ziek worden en sterven. Waarschijnlijk zijn deels transparante schermen veel beter m.b.t. vegetatie. Is dit onderzocht? Een combinatie van beide schermsoorten lijkt de beste oplossing.</p> <p>c) Voor het plaatsen / kiezen van geluidsschermen moet goed met de bewoners worden overlegd. Transparante (delen van) schermen mogen niet als optie worden uitgesloten.</p> <p>d) Hoe voorkomt u dat de hoge geluidsschermen in Lunetten/ Hoograven het geluid naar de Zuidkant van de A12 projecteren, aangezien hier slechts korte geluidsschermen worden geplaatst, en van geringere hoogte?</p> <p>e) Mocht de verbreding om wat voor reden dan ook worden uitgesteld, dan mag de wettelijk verplichte geluidssanering beslist niet ook worden uitgesteld. Dat uitstel heeft al veel te lang geduurd, omdat men eerst de verbredingsplannen rond wilde hebben. Mocht de verbreding om wat voor reden dan ook niet door gaan, dan geldt hetzelfde.</p> <p>f) Voorafgaand aan de bouw moeten eerst geluidsschermen worden geplaatst. Dit moet een harde eis zijn aan de aannemer. Het is absoluut niet acceptabel als geluidsschermen pas later, of zelfs na de bouw worden geplaatst. Eveneens is het niet acceptabel dat deze beslissing aan de aannemer wordt overgelaten, waarbij waarschijnlijk geld de belangrijkste overweging wordt. Wij herinneren u er opnieuw aan dat wettelijke sanering al een aantal jaren verplicht is, maar wordt uitgesteld. Tijdens de bouw wordt de geluidsoverlast nog veel hoger, dus ook de wettelijke overschrijding.</p> <p>g) ter hoogte van Salzburg gaan de geluidsschermen van 7 naar 12m hoogte. Is dit vanwege het folie? Dit betekent meer geluidsbelasting langs de foliebak. Is het weghalen en niet terugplaatsen van de geluidsmuur bij het Zwarte Woud ook vanwege het folie?</p>	<p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>Met de uitspraak dat geluid per saldo beter wordt, wordt bedoeld dat de hoeveelheid geluidgehinderden afneemt ten opzichte van de situatie waarin het project niet wordt uitgevoerd.</p> <p>Voor wat betreft de geluidssituatie bij Amelisweerd zijn wijzigingen doorgevoerd tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit waardoor de geluidssituatie veranderd. Deze wijziging is te vinden in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit. Ook is hierin een nieuwe kaart met akoestisch ruimtebeslag op het bos opgenomen. Hierin is te zien dat het akoestisch ruimtebeslag verminderd is.</p> <p>In reactie op punt a) bij Lunetten komt een geluidsscherm dicht langs de weg te staan, daar komt aan de snelwegzijde geen wal meer onder te liggen. Aan de bewonerszijde wordt het hoogteverschil met park de Koppel opgevuld met grond. De hoogte van het scherm is aangegeven vanaf de snelwegzijde.</p> <p>In reactie op punt b) en c) in het tracébesluit is bij Lunetten geen transparant scherm opgenomen. De effecten van slagschaduw op vegetatie zijn niet onderzocht.</p> <p>In reactie op punt d) het geluidreflecterend effect van de schermen bij de A12 wordt beperkt door de toepassing van absorberend materiaal op de schermen. Met de schermen zoals weergegeven in het tracébesluit worden de wettelijke normen bij alle woningen gehaald.</p> <p>In reactie op punt e) er is geen sprake van uitstellen van de verbreding, het tracébesluit is genomen.</p> <p>In reactie op punt f) zie onderstaand,</p> <p>In reactie op punt g) de schermhoogte is noodzakelijk om aan de geluidnormen te voldoen. Voor de situatie bij het Zwarte Woud wordt u verwezen naar het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, daarin wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.</p>	Ja
3	<p>Toename geluidsbelasting Zwarte Woud en omgeving.</p> <p>Zie bijlage 9e deelrapport specifiek. Rekenresultaten gemeente Utrecht, behorende bij het Akoestisch onderzoek OTB/MER 2e fase Ring Utrecht. Hieruit blijkt dat de</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.</p>	Nee

	<p>geluidbelasting op diverse woningen in deze buurt toeneemt.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bij appartementen wordt alleen op 1,5m hoogte gerekend. Bijvoorbeeld Zwarte Woud 1 en 3, maar het zijn er veel meer. 2. Zwarte Woud 1 en 3: alleen op 1,5m hoogte op NW gevel gerekend, in de luwte, ipv O gevel, waar de weg is. Volgens de kaart is de NW gevel in de luv\te en wel zodanig dat de rest van het huis als geluidsmuur dient. Dit is kwalijk, omdat deze huizen het dichtst bij de A27 liggen en ook dichtbij het geluidstek dat de nieuwe brug over de A27 vormt. De huizen aan de Nieuwe Houtenseweg liggen in open verbinding met dat geluidstek. En deze huizen en appartementen liggen ook het dichtst bij de spoorweg. Er is dus fout gerekend. Als er wel goed wordt gerekend, zal de geluidbelasting navenant toenemen. 3. Er wordt regelmatig op foute windrichtingen/ gevels gerekend. De snelweg ligt oostelijk. 4. Enkele huizen zijn niet berekend op 7,5m hoogte 5. Het is niet duidelijk wat het aandeel snelweg is en wat het aandeel spoorlijn en hoe dit accumuleert. Of de accumulatie überhaupt wel is berekend. 6. De situatie tijdens de bouw is totaal niet meegenomen. Terwijl juist hier jarenlang zwaar wordt verbouwd ivm de foliebak, en wel vlakbij de bebouwing. In deze situatie een geluidsscherm weghalen en geen nieuw scherm plaatsen? Dat is volstrekt onacceptabel. 7. Tussen de flats zitten gaten, dus geluidstekken. Die moeten worden gedicht met een "groen geluidsscherm". Temeer daar een aantal grote bomen die daar nu staan, worden gekapt. Die bomen worden niet meegenomen in berekeningen, maar werken in de praktijk wel degelijk geluidsdempend. Om het groene aanzicht van de bomen te vervangen, moet het geluidsscherm beplanting krijgen 8. Over de oplossing moet worden overlegd met de bewoners van Zwarte Woud. 9. Het ligt voor de hand dat ook huizen die achter het Zwarte Woud liggen, meer geluidsoverlast krijgen vanwege het weghalen van het scherm en de bomen, en het ontbreken van adequate bescherming tijdens de bouw. 10. Voor adequate bescherming tijdens de bouw moet het geluidstek bij de nieuwe brug aan weerszijden ook zoveel mogelijk worden gedicht. 		
4	<p>3. Luchtvervuiling</p> <ol style="list-style-type: none"> a. De lucht in Lunetten is vervuild door de snelwegen. Alleen fijnstof en NO2 moeten aan de Europese norm voldoen, maar roet niet, ondanks het feit dat dit de gevaarlijkste component is. Door de toename van het verkeer zal de luchtvervuiling toenemen. Ook omdat na dieselgate duidelijk is dat bijna alle merken auto's vele malen meer stikstofoxiden en CO2 uitstoten dan de fabrikant opgeeft. En dat ook met roetfilters gesjoemeld kan worden. b. De toename van het verkeer zorgt voor meer CO2 uitstoot, wat in strijd is met het klimaatverdrag en de uitspraak van de rechter in het proces van Urgenda c. Wij verwachten een flinke toename van uitstoot van vervuilende stoffen tijdens de bouwperiode, met name ook langs de Waterlinieweg. Extra files, en verstopping, extra vrachtwagens en vervuilende dieselmachines tijdens de bouw. Wij verzoeken u dit te voorkomen, zie onderwerp bouw. 	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p>	Ja
5	<p>4. Maarschalkerweerd</p> <p>Op de sportvelden in Maarschalkerweerd sporten veel mensen uit Lunetten. Door de verbreding van de weg wordt hier veel bos gekapt en verdwijnt de bosbuffer tussen A27 en sportvelden. Hierdoor zullen luchtvervuiling en geluidsoverlast toenemen op een plaats waar kinderen en volwassenen er juist veel gevoeliger voor zijn. Tijdens het sporten wordt immers zware inspanning geleverd, en daarbij wordt relatief veel meer vuile lucht ingeademd. Kinderen en pubers zijn bovendien gevoeliger voor luchtvervuiling omdat ze nog in de groei zijn.</p> <p>Er is een geluidsscherm van 4 en 5m gepland. Zo'n muur werkt ook als luchtscherm. Volgens berekeningen die Rijkswaterstaat ons enkele jaren geleden heeft gegeven, moet</p>	<p>De bosbuffer tussen de A27 en de sportvelden verdwijnt niet, maar wordt wel smaller. In het luchtonderzoek wordt geen specifiek onderscheid gemaakt naar sporters maar wordt getoetst op grenswaarden die op iedereen gelijk van toepassing zijn. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Sportvelden worden als gevoelige bestemming meegenomen. Alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied hebben een toe- of afname van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m3 en een toe- of afname van de concentratie fijn stof van minder dan 0,4 µg/m3. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Voor roet is geen norm vastgesteld waarop getoetst kan worden en is daarom niet meegenomen in de milieu-</p>	Ja

	<p>je met een factor 10 vermenigvuldigen om te weten tot hoever de vuile lucht wordt tegengehouden. Bij een muur van 4m begint dan de vuile lucht vanaf 40m weer neer te dalen. Bij een muur van 5m op SOM. Dat is precies de afstand waarop sportvelden en atletiekbaan liggen. Dus meer verkeer, meer vuile lucht en dat komt dan precies neer waar jij aan het sporten bent. M.a.w. de gezondheid van de sporters neemt af omdat er meer fijnstof, roet en NO₂ op de sportvelden neerdaalt. Ook al weigert het OTB die gezondheidseffecten te berekenen.</p> <p>In het hoofdstuk MMA wordt een nieuw soort luchtscherm met beplanting genoemd, dat een deel van het fijnstof zou kunnen opnemen en nu in een proefperiode zit. Plaats dan op zijn minst deze luchtschermen om het effect te beperken.</p> <p>Wij pleiten voor het plaatsen van deze fijnstof-absorberende schermen bij de sportvelden en de atletiekbaan. Op de kaart in "OTB in Beeld" tikken de schermen voor een muur te staan, zo kunnen ze dus geplaatst worden. En anders moeten er op zijn minst schermen worden geplaatst die vergelijkbaar zijn met de beplante schermen in Utrecht Zuid. Dit is nodig om de boskap te compenseren.</p>	<p>effectrapportage deelrapport Luchtkwaliteit. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.</p> <p>Het negatieve effect van het scherm op de luchtkwaliteit 50 meter achter het scherm is zeer gering. De concentratie verontreinigde stoffen nemen af met de afstand vanaf de weg. Op 50 meter afstand van de weg is de bijdrage van de weg van verontreinigde stoffen ongeveer al gehalveerd. Schermen hebben een positief effect op de luchtkwaliteit direct achter het scherm. Met een scherm wordt de verontreinigde stoffen omhoog gebracht en zo verdund met de schone lucht daarboven. Afhankelijk van de hoogte van het scherm zal deze gemengde lucht langzaam weer dalen maar de concentraties verontreinigde stoffen zijn dan al sterk verdund. De concentratie op 50 meter achter het scherm zal dan ook niet of nauwelijks worden verhoogd.</p> <p>Met betrekking tot het in het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) genoemde scherm wordt de ontwikkeling gevolgd. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen. De locatie ter hoogte van de sportvelden komt daarvoor in aanmerking. Te kappen bomen en struiken worden allemaal gecompenseerd zoveel mogelijk binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan.</p>	
6	<p>5. Gezondheid Citaat uit de MER: Er is geen eenduidig model om de effecten van geluid en luchtkwaliteit te vertalen naar gezondheid. Waar de ingreep leidt tot een verbetering van de geluidskwaliteit kan zich dit vertalen naar een verbetering van de gezondheid. Kwantificering is echter zeer speculatief, aangezien gezondheid door zeer veel andere factoren wordt bepaald. Derhalve is in de Richtlijnen voor deze fase besloten dat het aspect gezondheid niet afzonderlijk beoordeeld moet worden en hiervoor wordt verwezen naar de effectbepaling op de aspecten geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid, alsmede het MMA. Dit lijkt ons een vreemde constatering, aangezien er veelvuldig gezondheidsonderzoek plaatsvindt aan universiteiten en onderzoeksinstituten, bij het WHO of in Europees verband. Voorbeelden van onderzoek naar de gevolgen van luchtverontreiniging en geluidsoverlast zijn er ruim voldoende. Bijv. bij het IRAS op de Uithof, een wereldwijd gerenommeerd instituut. Daar wordt o.a. de invloed van luchtvervuiling op de gezondheid onderzocht. Aangezien het daar wel mogelijk is verschillende factoren die invloed hebben op gezondheid te scheiden, kan er best onderzoek naar gedaan worden. Het onderzoeksinstituut ligt naast de deur. De argumenten om geen gezondheidsonderzoek te doen klinken ons in de oren als gelegenheidsargumenten om dit onderzoek te voorkomen.</p> <p>Wij maken bezwaar tegen het ontbreken van gezondheidsonderzoek, want dat is heel goed op een objectieve manier mogelijk. Dit moet alsnog gedaan worden. Maar dan wel met de juiste cijfers en gegevens over luchtverontreiniging (zie zienswijze Kerngroep Ring Utrecht).</p>	<p>In de milieu-effectrapportage eerste fase zijn de gezondheidseffecten onderzocht. In de milieu-effectrapportage tweede fase zijn de gezondheidseffecten niet nogmaals ingegraal beschouwd, maar is ingegaan op de afzonderlijke aspecten (luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid). Daarmee is het aspect gezondheid voor het tracébesluit voldoende onderzocht. Ook commissie m.e.r. beaamt in hun advies dat "gezien de binnen het studiegebied goed uitgewerkte afzonderlijke aspecten ook beneden de normen, en de beperkte verschillen qua blootstelling aan geluid en luchtverontreiniging en de zeer geringe verschillen in externe veiligheidsrisico's tussen de projectsituatie en de referentiesituatie acht de Commissie het niet (meer) noodzakelijk om de gezondheidseffecten ook nog integraal te beschouwen."</p>	Nee
7	<p>Amelisweerd/ Krommerijn gebied en andere natuur/ groen. Dak op de bak. Amelisweerd/ Krommerijngebied. Dit gebied functioneert als het tweede stadspark van Lunetten. Het ligt zo dichtbij dat je er gemakkelijk naartoe kunt fietsen of lopen. Dat gebeurt dan ook op grote schaal. Ook wordt hier veel hardgelopen, zowel vanuit de atletiekbaan in Maarschalkerweerd als vanuit Lunetten. Het is absoluut onacceptabel dat opnieuw een flinke strook bos en landschap verdwijnt en het bos wordt verminkt. Dat er slechts 15m bos verloren zou gaan, bagatelliseert het</p>	<p>De inrichting voor de Groene Verbinding wordt bepaald en uitgewerkt door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet daar geen uitspraak over. De Groene Verbinding is niet primair bedoeld om het bos te compenseren, maar om de landschappelijke en natuurlijke structuur te versterken. Zo biedt de Groene Verbinding de kans om de zichtlijn van de Sneeuwklakjeslaan door te trekken naar de Koningsweg.</p>	Ja

probleem. Voor het Dak op de bak moet zo'n 10m extra worden gekapt. Ten noorden van het Dak moet een nieuwe watergang komen en een nieuw werkpad. Schatting: minimaal 10m extra kap. Bovendien zullen na de kap nog vele bomen extra sterven en ziek worden doordat hun ecosysteem en wortelstelsel is vernield. En doordat ze nu aan de rand van het bos staan en veel meer wind, zon, hagel regen etc. opvangen, zoals blijkt uit het bomenrapport van Copijn. Ook is dit een waardevol stuk bos met eeuwenoude bomen, dat in 1983 speciaal om die reden is gespaard. Verder is de boscompensatie niet rond en het duurt een eeuw voor nieuw geplante bomen weer op maat zijn. Dat maakt onze generatie dus niet meer mee. Onacceptabel. De belangen van bewoners van Lunetten en andere inwoners van Utrecht en omgeving worden hier zwaar geschaad.

De zgn "Groene verbinding" oftewel het Dak op de Bak is geen vervanging voor Amelisweerd. Er komt slechts 1 m grond op waarop geen woudreus wil groeien. Bovendien is dat vervuilde grond van de taluds langs de foliebak, vervuild door autoverkeer en Siberische reuzenberenklauw, zie bodem.

De afwatering is een probleem, omdat het Dak schuin afloopt. Hoe wordt voorkomen dat het water van het Dak, door vervuilde grond bezoedeld water en de vervuilde grond zelf Amelisweerd vervuult?

De verbreding van 15 meter welke het tracébesluit toestaat is inclusief de nieuwe wandconstructie van de bak. Dit is de constructieve grens waarbinnen de werkzaamheden moeten worden uitgevoerd.

De huidige bosstrook achter de wandconstructie heeft zich na de aanleg van de A27 niet ontwikkeld tot een bosrand met stabiele structuur. In de eerste meters vanaf het beheerpad staan voornamelijk jonge bomen (zaailingen), de kronen van de bomen zijn vaak eenzijdig ontwikkeld omdat zij aan de rand van het bos staan. Bij de inventarisatie van Copijn is onderzocht of de randbomen nog kunnen overleven, in de telling van bomen die gekapt moeten worden zijn die bomen die dat niet kunnen vanwege hun stand en/of hun wortelstelsel meegenomen.

In de nieuwe situatie zal worden gestuurd op een verbetering van de structuur van de bosrand, uitgaande van de structuur en stabiliteit van de oudste en grootste bomen en van de mogelijkheden voor jongere bomen om een bredere en evenwichtiger kroon te ontwikkelen. Door de aanplant van groot wordende struiken (bijvoorbeeld meidoorn, hazelaar, krent) in de bosrand zal het zicht, vanaf het iets dieper in het bos gelegen wandelpad, op de wandconstructie beter worden gecamoufleerd en zal bovendien een gevarieerder en meer natuurlijk gestructureerde bosrand ontstaan. Deze bosrand zal niet alleen het leefgebied vormen voor de soorten die in de bestaande bosrand leven, maar er zullen ook soorten worden aangetrokken die in de bestaande bosrand geen geschikte leefomstandigheden vinden.

Voor wat betreft het punt over de grond en de siberische reuzenberenklauw wordt u verwezen naar het antwoord elders in deze zienswijze. Van vervuiling van Amelisweerd door uitspoeling van vervuilde grond op het dak zal geen sprake zijn, aangezien de grond in dit deelgebied geen verontreinigde grond of te saneren locaties bevat. De afwatering van het dak wordt beschouwd in de uitvoeringsfase bij de inrichting van het dak. De afwatering hoeft niet bij voorbaat een probleem te zijn; ook op het dak bij Leidsche Rijn is een goede afwatering gerealiseerd.

Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.

Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (destijds ecologische hoofdstructuur: EHS, nu Natuurnetwerk Nederland: NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur behorende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.

In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en

		de daarvoor noodzakelijke compensatie. Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald. In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden.	
8	<p>7. Bodem</p> <p>1. In MER 2e fase, hoofdstuk bodem, wordt gezegd dat men de grond die wordt afgegraven in het talud langs de foliebak bij Lunetten, wil gebruiken als bodem op de Groene Verbinding/ Dak op de Bak. Op deze grond hebben tot voor kort echter grote hoeveelheden Siberische Reuzenberenklauw gestaan. Blijkbaar is de plant bestreden, maar hij begint wel weer op te komen. M.a.w. de wortels zitten nog in de grond. Deze plant is een woekerende exoot die ook giftig is. Als deze grond op het Dak wordt gelegd, bestaat het grote gevaar dat ook hier de Siberische Reuzenberenklauw gaat groeien, en zich vervolgens zal verspreiden naar Amelisweerd.</p> <p>Bovendien geeft dit hoofdstuk zelf ook nog aan, dat wegbermen verontreinigd zijn door autoverkeer. Hierbij tekenen wij bezwaar aan tegen het gebruik van deze grond voor het Dak op de Bak.</p> <p>2. Er wordt gesteld dat er een mogelijk negatief effect is op de oude oeverwal bij de onderdoorgang Krommerijn. Kunnen deze effecten worden gespecificeerd en wat wordt er gedaan om dit te voorkomen?</p>	<p>Er is nog niet besloten of de grond hergebruikt zal worden en of deze geschikt is om te hergebruiken. Dit is onderdeel van de uitvoeringsfase.</p> <p>Het mogelijk negatief effect op de oeverwal is genoemd in het deelrapport Bodem, paragraaf 5.2.3. Of dit effect optreedt is afhankelijk van de bouwmethode van het viaduct. De bouwmethode wordt pas bepaald in de uitvoeringsfase van het project. Het aantasten van deze ondergrondse aardkundige waarde is, als hier graafwerk noodzakelijk is, niet te mitigeren. Doordat het effect beschreven staat in de milieu-effectrapportage is dit effect meegewogen bij de afweging rondom het tracébesluit.</p>	Nee
9	<p>8. Water</p> <ul style="list-style-type: none"> Mer 2e fase, hfdst water, pg 238, citaat: <p>De Bak Amelisweerd in rijksweg A27 wordt verbreed en krijgt een dak. Om dit mogelijk te maken zijn damwanden nodig tot ongeveer 8-12 m onder lokaal maaiveld. Het eerste watervoerend pakket ligt ter plaatse van dit knooppunt dieper dan 40 m onder maaiveld. Naar verwachting is er enige barrièrewerking voor de noordwestelijk georiënteerde grondwaterstroming in het eerste watervoerende pakket als gevolg van deze damwanden. Dit effect uit zich door mogelijk beperkt hogere grondwaterstanden aan de zijde van het bos.</p> <p>Wat betekent "beperkt hogere waterstanden"? Oude bomen zijn gevoelig voor hogere waterstanden en het gaat hier om een permanente toestand, ts er onderzoek gedaan naar die hogere waterstanden ?</p> <p>Zo nee, dan moet dit onderzoek er alsnog komen.</p> <p>Zo ja, dan vragen wij hierbij dat onderzoek op- WOB verzoek.</p> <ul style="list-style-type: none"> In bijlage 3 van deelrapport Water van de MER 2e fase, wordt aangegeven dat ten Noorden van Amelisweerd de watergang langs de weg verdwijnt. In plaats daarvan wordt afgewaterd op de Krommerijn, lijkt het. Wordt dit water eerst gezuiverd? Zo niet, dan kan de natuurwaarde van de Krommerijn achteruit gaan door vervuiling. Wij maken hier bezwaar tegen. 	<p>In het kader van de WOB procedure is uw WOB verzoek afgehandeld. Het onderzoek waar u naar vraagt is niet uitgevoerd in het kader van project Ring Utrecht.</p> <p>Voor wat betreft de watergang die ten noorden van Amelisweerd zal worden vervangen door een infiltratievoorziening/greppel. In een dergelijke voorziening vindt zuivering van afstromend wegwater plaats. Daar met het handhaven van de bestaande watergang dit niet het geval zal zijn is er met de aanleg van de infiltratievoorziening/greppel sprake van een vermindering van de vervuiling van de Kromme Rijn.</p>	Ja
10	<p>9. Water, folie en risico's</p> <p>De MER T fase stelt over deelgebied 3: "Er vindt geen grootschalige beïnvloeding plaats van de grondwaterstanden". Geen vernatting, geen verdroging etc.</p> <p>Het is een gotspe om dit te durven beweren. Dit is namelijk alleen juist als er geen calamiteiten plaatsvinden tijdens het jarenlange werken binnen de foliebak tussen de Koningsweg en Lunetten. U doet alsof er geen bouwperiode is. Als die calamiteiten wel plaatsvinden, kan wel degelijk verdroging of vernatting van de omgeving plaatsvinden. Bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, in Amelisweerd, de volkstuinten aan de Mereveldseweg, park Lunetten, de huizen en gebouwen bij de snelweg in Lunetten en elders. Voor park en bos is vernatting nog veel gevaarlijker dan verdroging.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden</p>	Ja

	<p>Ook in het hoofdstuk Bouw worden risico's gebagatelliseerd en weggepraat. De conclusie van het risico-rapport van Witteveen en Bos luidt niet dat de risico's beheersbaar zijn. De conclusie luidt telkens dat die beheersbaar zijn onder bepaalde voorwaarden. Bijv. bij de steufmethode: geen effecten op de omgeving indien de methode op de juiste manier wordt uitgevoerd en de technische risico's niet optreden. En daar zit nu net telkens de crux.</p> <p>Ook valt er nog best wat aan te merken op het risicorapport volgens deskundigen die wij hebben geraadpleegd.</p> <p>Wij vinden het onverantwoord dat een OTB, en straks een TB worden gelanceerd terwijl niet eens duidelijk is hoe dit op een veilige manier kan.</p> <p>Wat er dan gebeurt, is zichtbaar geworden bij de bouwproblemen en lekkages van de A4 Midden Delfland. Bouwers moffelen problemen weg, en de kwaliteit van de omgeving (o.a. omwonenden, natuur, bebouwing) wordt opgeofferd aan het autoverkeer. De extra kosten voor Rijk en bouwcombinatie worden ook zoveel mogelijk weggemoffeld. Evenals de onderhoudskosten van tientallen jaren een reparatiesysteem onderhouden, waarvan niet eens duidelijk is hoeveel jaar dat kan bestaan. En dan zijn er nog al die andere risicovolle projecten die zijn misgegaan, bijv. Fyra, AIS met haperende Botlekbrug, Noord-Zuid lijn.</p> <p>Nog steeds is niet duidelijk welke technieken gebruikt zullen worden. Wel worden telkens weer nieuwe risicovolle technieken gelanceerd. De nieuwste daarvan is, voorzover wij weten, dat men een cement-bentoniet damwand langs de foliebak wil maken tot op de onderliggende, zgn. waterdichte kleilaag op SOM? diepte. Dit is NB precies de methode waarmee de A4 Midden Delfland is gaan lekken, waarbij tot 5x de toegestane hoeveelheid water moest worden afgepompt. Heb je eenmaal zo'n "badkuip" om het folie heen gelegd, dan valt die niet meer te verwijderen, met alle gevolgen van dien.</p> <p>De bestaande folieconstructie maakt dat er altijd sprake is van een unieke -unproven- situatie. Ook al worden op zich beproefde technieken toegepast. Bovendien is geen enkele van de bedachte oplossingen op voorhand op het gehele traject toepasbaar. Dus er moet altijd (tot nu toe) met verschillende technieken worden gewerkt. Die ook nog eens waterdicht op elkaar moeten aansluiten! - Hoe voer je dat uit?</p> <p>Mocht het project toch doorgaan, ondanks alle bezwaren die worden geuit, dan geldt het volgende.</p> <p>Noodzakelijk is in ieder geval, maar niet uitsluitend, dat een aannemer het werk pas kan binnen halen wanneer:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. in een 100% overeenkomend proefgebied, 2. de door de aannemer bedachte techniek(en) zijn bewezen via een objectieve second opinion. 3. Gedurende een periode die lang genoeg is om een realistisch beeld te geven. Dus lang, want de bouwperiode is lang. 4. Dat de (combinatie) van technieken het gehele traject dekt en 5. dat de overgangen van de ene naar de andere techniek (fysiek) letterlijk waterdicht kunnen worden uitgevoerd. 	<p>uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.</p> <p>De schermwand beperkt ook de impact van eventuele calamiteiten. Zo kan bij een eventuele beschadiging de druk onder de folie weer worden weggenomen. Door toepassing van de schermwand heeft een dergelijke reparatie geen extra effect ten opzichte van de effecten tijdens de realisatiefase, zoals beschreven in het MER.</p> <p>De rapportages over de folie en de bouwmethodes zijn gepubliceerd op https://www.a27a12ringutrecht.nl. Er is geen reden om aan te nemen dat deze rapportage niet juist is. In deze zienswijze wordt aangegeven dat deze inspreker nadere deskundigeninformatie heeft over het risicorapport, deze informatie is niet bekend. Het wordt op prijs gesteld als de inspreker deze aanvullende informatie verstrekt aan het project zodat deze beschouwd kan worden.</p>	
11	<p>10. Onderdoorgangen, barrièrewerking, invloed van knp Rijnsweerd</p> <p>De onderdoorgangen onder vooral de A27 worden sociaal onveiliger, omdat ze langer worden. Daar kun je wel een ontwerp tegenaan gooien met meer inval van daglicht e.d., maar dat maakt het koker-effect niet minder. Bij donker werkt dit niet en je kunt moeilijker weggelopen uit de tunnel als dat nodig is. Bij avond- en nachtwerk is dit belangrijk, denk bijv. aan mensen die in het AZU werken. Ook Lunettenaren werken in de Uithof en worden geschaad in hun belangen. Ook de barrièrewerking van de snelwegen wordt zo vergroot.</p> <p>De verhoging van knp Rijnsweerd naar 2 verdiepingen en het aanleggen van een onderdoorgang is lelijk en verstoort de omgeving. Het zorgt voor erg veel herrie en aan de NO kant is geen enkele bescherming. Dat betekent dat recreanten die wandelen in</p>	<p>De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing. In het MER tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de</p>	Ja

	<p>landgoed Sandwijck tussen De Bilt en De Uithof, bij wind uit Z en W richtingen te maken krijgen met volstrekt onacceptabele lawaai-niveau's en met nieuwe horizonvervuiling. Ook is er langdurige verstoring door wegwerkzaamheden. En worden nu nog waardevolle weidelandschappen ten Zuiden van Sandwijck vernield en vervuild omdat ze voor wegwerkzaamheden worden gebruikt.</p> <p>Ook Lunettenaren maken gebruik van deze omgeving om te recreëren en worden geschaad in hun belangen</p>	<p>omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.</p> <p>Naar de effecten van het project op recreatie en de sociale veiligheid van onderdoorgangen zijn onderzocht en hebben meegewogen bij de besluitvorming. De beoordeling neemt in beschouwing dat er op diverse locaties nadelige effecten zijn op de ruimtelijke kwaliteit. In het project zijn daarentegen diverse maatregelen opgenomen om die ruimtelijke kwaliteit en de beleving van de ruimtelijke inrichting te verbeteren. De Groene Verbinding is opgenomen als een verbetering van de landschappelijke structuur aan weerszijden van de A27, deze verbetering komt ten goede aan het recreatieve gebruik van Amelisweerd en de omliggende gebieden.</p> <p>Voor een aantal onderdoorgangen zijn maatregelen in het tracébesluit opgenomen ter mitigatie van het effect van de grotere lengte. Bij de onderdoorgang Kromme Rijn, de Weg tot de Wetenschap en de Archimedeslaan wordt de onderdoorgang naast langer ook breder gemaakt zodat de onderdoorgangen ruimer en overzichtelijker worden. Ook wordt bij diverse onderdoorgangen bij de vormgeving aandacht besteed aan een goede verlichting.</p>	
12	<p>11.Verkeer</p> <ul style="list-style-type: none"> • We maken bezwaar tegen de ontwerpsnelheid van 120 km/uur. Wel ligt er een besluit dat hier niet meer dan 100km /u mag worden gereden, maar een toekomstige minister kan dit besluit gemakkelijk terugdraaien en er 120/u van maken. Dit is ook gebeurd bij de A2 tussen Utrecht en Amsterdam. • Zie verder onder MMA en bouwperiode. 	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p>	Ja
13	<p>12.MMA- Meest Milieuvriendelijk Alternatief</p> <p>Dit is een interessant hoofdstuk van de MER 2e fase waarin u allerlei alternatieven en nieuwe technieken noemt. Zo wordt o.a. Dynamisch Verkeers Management genoemd om files te beperken. In het hoofdstuk over Bouw noemt u daarnaast spitsmijden en goede informatievoorziening. Deze week nog heeft de minister bevestigd dat spitsmijden een goed werkende methode is en dat ze die wil voortzetten. Ook staan er interessante nieuwe technieken in om de leefomgeving te verbeteren.</p> <p>MAAR: al deze methoden en technieken worden alleen gebruikt als verzachtende maatregelen binnen het huidige ontwerp van fors meer asfalt. Daarmee is het geen echt MMA.</p> <p>Wij maken bezwaar tegen het ontbreken van een echt MMA, dat meer is dan wat mitigerende maatregelen binnen het huidige project. Een MMA dient niet een onderdeel te zijn van het voorkeursalternatief, maar een apart staand, wezenlijk ander verkeersalternatief. Wij vragen dat deze verschillende nieuwe maatregelen en technieken eerst worden gebruikt om een echt MMA in de praktijk uit te proberen. Dat kan worden gecombineerd met nog andere technieken voor betere doorstroming en verkeersveiligheid, zoals een maximumsnelheid van 80km/u. Dit is alleen maar winst, want als het werkt is het goedkoop en het vermijdt de uiterst risicovolle verbreding in de foliebak.</p> <p>De commissie MER moet zich hierover buigen, temeer omdat het OTB geen echte oplossing biedt en wel zeer risicovol is, zie hieronder en H8 over folierisico. Ook omdat het CPB in haar second opinion op de MKBA heeft gepleit voor uitstel en no-regret maatregelen. Deze kritische houding tov het uitbreiden van infrastructuur is dit jaar bevestigd in een rapport van CPB en PBL samen met de titel Kanrijk mobiliteitsbeleid. Zie http://www.cpb.nl/publicatie/kansrijk-mobiliteitsbeleid</p> <p>Het OTB geeft zelf aan dat het nieuwe verkeersknelpunten creëert bij knp Oudenrijn en</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Bij de invulling van het MMA in het MER Tweede Fase is het advies gevolgd van de Commissie m.e.r. uit 2016 over het opstellen van het MMA. Zij hebben zich zoals deze inspreker voorstelt gebogen over het MMA in de tweede fase en geven in hun eindoordeel aan dat de effecten van het MMA goed zijn onderzocht en beoordeeld.</p>	Ja

	<p>op de A27 ten Zuiden van knp Lunetten. Om die op te lossen moeten vervolgens weer nieuwe wegprojecten worden gelanceerd dan wel uitgevoerd. Hebben we straks ook een knp Oudenrijn van 4 of meer verdiepingen?</p> <p>Ook het fileprobleem bij de Uithof wordt niet opgelost. De oorzaak is vooral dat het probleem daar in de Uithof zelf zit: stadswegen kun je niet verbreden en dat is ook niet wenselijk. Hetzelfde geldt voor de stad Utrecht: het project trekt meer verkeer aan omdat er meer ruimte komt op de snelwegen. Maar die ruimte is er niet op de wegen in de stad, dus daar komen nog dikkere flessenhalsen. De stad loopt dicht.</p> <p>Dit zijn geen rationele oplossingen voor een verkeersprobleem, het is denken in vicieuze cirkels. Iedere oplossing creëert nieuwe problemen.</p>		
14	<p>13. Bouwperiode</p> <p>1. Werkterreinen</p> <p>a) Rode lijst soorten. Wij tekenen bezwaar aan tegen het gebruik van fietspad Tussen de Rails als werkterrein. In ieder geval langs dit fietspad en mogelijk ook op andere plaatsen in de driehoek staan planten die op de Nederlandse rode lijst staan. Bij de spoedverbreding in 2012 is op de bermen van Tussen de Rails zand opgehoopt voor de bouw. Daardoor hebben diverse planten het onderspit gedolven. Dit mag absoluut niet weer gebeuren, want het gaat om kwetsbare, bijzondere planten die juist hier veelvuldig groeien.</p> <p>b) Ook het nieuwe Maarschalkerweerdpad (fietspad) moet open blijven tijdens de bouw.</p> <p>c) Als tijdens de bouw onderdoorgangen worden afgesloten, moet daarvoor een vervanging zijn, en wel dichtbij, afgestemd op fietsers.</p> <p>d) Bouwterrein bij inundatiekanaal. Het Inundatiekanaal zou worden doorgetrokken en de waterwegen worden verbreed. Daarvoor is een bouwterrein aangegeven op de kaart. Dit is zo aangegeven dat de bestaande bomen en planten wel moeten worden vernield. Daarnaast is het volstrekt onduidelijk hoe vrachtwagens en werkmaterieel hier aan de gang moeten zonder de omgeving te vernielen. Dit soort schade moet worden voorkomen en overleg is nodig. Mogelijk staan ook hier planten of dieren op een beschermingslijst. Wij houden ons het recht voor om indien nodig bezwaar in te dienen.</p> <p>2. Verkeersveiligheid tijdens de bouw</p> <p>De onderzoeken naar het folierisico gaan niet in op de veiligheid tijdens de bouw. Dit is een ontoelaatbare lacune. Wat gebeurt er bijv. als er een damwand omvalt of de weg glad wordt door waterlekage? En wat gebeurt er als vrachtwagens die geladen zijn met gevaarlijke stoffen, dan wel gassen, getroffen worden door een omvallende damwand, een hijskraan die iets laat vallen, etc. Of bij botsingen ten gevolge van wegversmallingen bij de bouw?</p> <p>Wij vinden dat zo'n onderzoek er alsnog moet komen.</p> <p>3. Verkeer tijdens de bouw</p> <p>Citaat uit MER T fase, hoofdstuk bouw, pg 310:</p> <p>Meer congestie op het hoofdwegennet betekent dat er een toename van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet zal optreden. Omdat deze wegen in de spits ook intensief worden gebruikt is de ruimte voor uitwisseling naar het onderliggend wegennet niet groot. Het negatief effect op het onderliggend wegennet is derhalve beperkt.</p> <p>Deze conclusie is uiterst merkwaardig. De praktijk in Utrecht leert, dat als er files zijn op de snelwegen vanwege een ongeluk, alle belangrijke wegen in de stad verstopt raken omdat auto's naar stadswegen uitwijken. Er is dan dus nog heel veel ruimte om meer auto's op stadswegen te krijgen in de spits, ook al zijn die wegen al druk. Er dienen dus maatregelen te worden genomen. De beste maatregel is natuurlijk: files tijdens de bouw voorkomen door de verbreding af te blazen, maar dan wel de verkeersmaatregelen te nemen die u zelf voorstelt, volgens onderstaand citaat.</p> <p>Effectbeperking is mogelijk door middels actief mobiliteits- en verkeersmanagement weggebruikers tijdens de spits te stimuleren om niet te reizen of een andere vervoerwijze of tijd te kiezen (zie ook paragraaf 16.4).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels. Nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaar rond beschermd. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of er beschermde vogelsoorten broeden. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p>	Ja

	<p>a) .Tijdens de bouw moet er zorg voor worden gedragen dat het autoverkeer uit Lunetten weg kan. Er is maar 1 uitvalsweg via de Waterlinieweg en die moet bereikbaar blijven, ook voor ziekenauto's e.d.</p> <p>b) Wij voorzien zware verstopping op de Waterlinieweg tijdens de bouw. Dit moet worden voorkomen.</p> <p>c) De fietsbrug over de Krommerijn in Maarschalkerweerd moet worden gerealiseerd, voor de onderdoorgang of bovenpassage wordt afgesloten om hinder voor wandelaars, fietsers en de atletiekvereniging te voorkomen. In voorwaarden voor aannemer opnemen.</p> <p>d) Barrierewerking Knooppunt Lunetten. Er moeten altijd 2 verbindingen richting Houten openblijven, om ernstige hinder voor fietsers en ander langzaam verkeer te voorkomen. Dit moet in de voorwaarden aan de aannemer opgenomen worden.</p> <p>4. Bouwhinder</p> <p>a) Geluid en trillingen.</p> <p>a. Er mag niet gebouwd worden voordat is onderzocht wat de werkelijke hinder is. Leg eerst maar eens een goed uitgewerkt bouwplan neer, alvorens te beloven dat aan de wettelijke normen wordt voldaan. Er is geen rechter die tijdens bouwprojecten in de praktijk kan toetsen, na het TB. Dus een wassen neus, zoals blijkt uit vele bouwprojecten voor die van de Ring Utrecht.</p> <p>b. Voordat begonnen wordt met bouwen, moeten eerst fatsoenlijke geluidsschermen worden geplaatst. Ook op het Zwarte Woud. Zet dat als voorwaarde in de opdracht aan de aannemer, dat is tenminste geen wassen neus.</p> <p>b) Luchtvervuiling. In de opdracht aan de aannemer moet staan dat hij schone bouwmachines moet inhuren, geen diesel. Er zijn best schonere bouwmachines, dus dit kan en gebeurt ook al bij opdrachten van de gemeente.</p> <p>c) Werktijden. Er mag niet gewerkt worden op ongebruikelijke tijden, om jarenlange hinder en stress bij bewoners te voorkomen. Dus geen 24/7 en ook geen 6-22 u. Ook voor dieren in park en bos is dit zeer belastend. In opdracht aan aannemer opnemen als voorwaarde.</p> <p>d) Normale werktijden voorkomen ook lichthinder.</p>		
15	<p>14. Zienswijze Kerngroep Ring Utrecht</p> <p>De overige bezwaren zijn verwoord in de zienswijze van de Kerngroep Ring Utrecht, die u eerder is toegezonden. Wij sluiten ons volledig bij deze zienswijze aan. Ook het onderwerp Luchtkwaliteit zit daar in.</p>	Zie hiervoor het antwoord op punt 1 van deze zienswijze.	Nee
16	<p>15. Conclusie</p> <p>Het project haalt zijn eigen doelstellingen niet op het gebied van verkeer en leefomgeving en is daarnaast uiterst risicovol. De bouwperiode is zeer lang, 8 jaar, vooral bij Lunetten, met grote kans op uitloop vanwege de risico's. De bouwperiode zorgt voor jarenlange geluids- en andere hinder en verkeers- en bereikbaarheidsproblemen. Mocht er iets mis gaan bij het bouwen in de foliebak, dan kan het zijn dat Utrecht totaal onbereikbaar wordt, zowel per auto als per trein. Het project is duur, de kosten zijn hoger dan de baten bij de huidige economische modellen en bijbehorende verkeerscijfers. Die overigens door u niet zijn gebruikt, en daardoor vallen de filecijfers extreem hoog uit, zie zienswijze Kerngroep. Het CPB stelde uitstel voor in haar second opinion, wat de minister heeft genegeerd. Enzovoort. Conclusie: wij vinden dat dit project moet worden afgeblazen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	Nee
ZWE-00097	<p>1 De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.</p>	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja

2	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
3	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
4	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke berekening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja
5	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
6	In het ontwerp tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken vermindert. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
7	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het vlies scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project.	Ja

			Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	
9	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
10	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.		In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
11	Natuurcompensatie is een aardig bedacht doekje tegen het bloeden maar heeft met de realiteit niets te maken, maar dan ook echt helemaal niets. Amelisseweerd is een eeuwenoud rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders neer te zetten. Het idee dat dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister is ontstellend verbijsterend. Maar het idee dat deze onherstelbare schade zou kunnen worden afgekocht door elders wat bomen te planten is ronduit respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop! Wat moeten onze kinderen wel van ons denken?		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	Het doel van dit OTB is de bereikbaarheid van de stad te vergroten. De auto(!)bereikbaarheid van de stad is het meest gediend als er weinig auto's de stad in willen. Wilt u weinig auto's in de stad, zet dan niet veel auto's op de snelweg! Minder snelweg=betere autobereikbaarheid.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00098	1 Als bewoner van Utrecht geniet ik al jaren van Amelisseweerd als uitloopgebied van de stad. Ondanks dat we wel last hebben van de slechte luchtkwaliteit in de stad en het verdwijnen van veel groen door de aanleg van de busbaan Kruisvaart en de aanleg van het Kruisvaartkwartier, zijn we tot nu toe tevreden bewoners, juist ook omdat Utrecht zo mooi ligt en we vanuit de Dichterswijk zo fijn richting Amelisseweerd kunnen fietsen. Misschien dat het tijd wordt om de natuur in Nederland centraal te stellen, en niet alleen de autokilometers van een beperkt aantal mensen, dat wrs hier niet eens woont. De jonge generatie heeft dit door: over een aantal jaren zullen er minder auto's op de weg komen. Jongeren willen geen auto meer, omdat het slecht is voor milieu en het klimaat. Alles gaat digitaal, via de digitale snelweg. Erg kortzichtig en weinig wendbaar om dit megalomane project dat destructief is voor de leefomgeving van vele Utrechters, door te zetten.		Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisseweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisseweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de	Ja

		<p>effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	
2	<p>Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
3	<p>In de file top 50 staan slechts enkele files die dit project zou moeten oplossen. Het ergert mij dat u zich zo druk maakt om een paar procenten van de totale filedruk in Nederland. Verder merk ik op dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs gewoon zelf uit. Maar bovendien valt op dat de files die u met dit project zou willen verminderen, niet speciaal opvallen in de file top 50. U steekt heel veel geld in een relatief klein probleem, en lost dan dat probleem niet eens op. Ik vind het onbetamelijk dat u ons geld en de tijd van ambtenaren en politici, maar ook de onze, als belastingbetaler, zódanig verspilt. Dat is niet iets om als kabinet trots op te zijn.</p>	<p>Het doel van dit project is niet dat alle files worden opgelost, maar dat de doorstroming structureel verbetert en dat tegelijkertijd de verkeersveiligheid ook verbetert. De ring verbetert de doorstroming maar voorkomt niet alle vertragingen op de ring. Er wordt een mate van vertraging geaccepteerd, omdat voor het volledig oplossen van de files het ruimtegebruik en de benodigde financiële middelen te groot zijn. In het milieueffectrapport is aangetoond dat de doorstroming per saldo verbetert. Zie voor meer informatie de oplegnotitie Verkeer 2020.</p> <p>Bijkomend voordeel van een betere doorstroming op het hoofdwegennet is dat het (doorgaande) verkeer minder geneigd zal zijn om uit te wijken naar het onderliggend wegennet. De kans op sluipverkeer door bebouwde kommen neemt dus af. Er ontstaat ook meer ruimte op het onderliggend wegennet voor andere verkeersdeelnemers zoals fietsers en OV-gebruikers. Dit komt de leefbaarheid binnen de bebouwde kommen in de regio ten goede.</p>	Ja
4	<p>De verbreding van de bak in Amelisweerd is bovendien totaal overbodig. Binnen de bak passen 2 maal 6 rijstroken. De uitvoering wordt een stuk goedkoper en er is veel minder risico op beschadiging van het vlies. Voor de verkeersveiligheid is het verstandig om 80 km/u max in te voeren. Dat heeft tevens vele andere voordelen (nog betere doorstroming, minder uitstoot van fijnstof en geluid, enzovoort). De bouwactiviteiten naast de bak bij Nieuw Amelisweerd leiden naar te vreezen valt tot</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd.</p>	Ja

	<p>verschuivingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het uiteindelijke TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.</p>	<p>Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005–2016).</p> <p>Voor het bouwen ter plaatse van de folie en de bak Amelisweerd is gekozen voor de methode bemaling met een schermwand. Als gevolg van deze schermwand ontstaat er binnen de wanden een tijdelijke polder waar de grondwaterstand verlaagd kan worden. In de MER-actualisatie, onderdeel schermwand, is uitgebreid onderzocht wat de effecten zijn van de werkzaamheden op de grondwaterstand in relatie tot de bomen in Amelisweerd. Tijdens de bouwfase kan sprake zijn van beïnvloeding van de grondwaterstand, bijvoorbeeld vernatting van - met name - de lager gelegen delen van het Markiezenbos. Door het toepassen van retourbemaling (het 'hand aan de kraan'-principe) kunnen negatieve effecten echter zo worden gemitigeerd, dat geen ecohydrologisch effect op Amelisweerd zal ontstaan.</p> <p>Zie voor een nadere toelichting over de effecten op Amelisweerd paragraaf 8.6.2 en paragraaf 6.3 van de MER-actualisatie, onderdeel schermwand.</p> <p>Zie voor een nadere toelichting op de schermwand, paragraaf 2.11 en 2.13 van deze Nota van Antwoord.</p>	
5	<p>Het doel van dit plan is de bereikbaarheid van de stad en de Uithof te verbeteren. De autobereikbaarheid van de Uithof is het meest gediend als er weinig auto's de Uithof op willen. Wilt u weinig auto's in de Uithof, zet dan niet veel auto's op de snelweg!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	Nee
6	<p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja
7	<p>Dieslegate heeft duidelijk gemaakt dat ook nieuwe auto's veel NOx uitstoten. In vele gebieden, waaronder Natura 2000, is nu al de stikstofdepositie te hoog. De PAS gaat dat niet oplossen, maar intussen verhoogt dit project wel de depositie daar. Om die reden mag het project niet doorgaan. Eerst moet u de naam Natura 2000 maar waar maken.</p>	<p>De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd.</p>	Ja
8	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p>	Ja

		De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	
9	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptraacébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
10	Omdat Amelisweerd niet wettelijk wordt beschermd tegen verkeerslawaaï zijn de bezoekers er eigenlijk vogelvrij (maar vogels daarentegen zijn daar niet vrij). Het gaat om anderhalf miljoen bezoekers. Hun recreatiegenoege moet u veel beter beschermen dan met een dakje op de bak. Kunt u de weg niet helemaal overkappen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (tunnel) en paragraaf 3.8 Natuur (Amelisweerd).	Nee
11	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
12	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
13	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
14	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de	Ja

			referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	
ZWE-00099	1	<p>Als bewoner van Lunetten woon in met veel plezier in een stadswijk waar veel groen en veel onderlinge sociale betrokkenheid heerst. Het is een wijk die ook de nadelen ondervindt van de twee snelwegen A12 en A27 in de buurt. Dat leidt op dit moment al tot ongemakken als geluidsoverlast en verkeersopstoppingen, maar helaas ook tot zaken die meer zijn dan ongemakken: zoals een slechtere luchtkwaliteit waarvan de gevolgen slechts op lange duur te merken zijn.</p> <p>Graag wil ik gebruik maken van het recht om een zienswijze over de OTB Ring Utrecht te geven. Mijns inziens zijn de grootste bezwaren tegen het OTB Ring Utrecht dat gedurende de bouwperiode voor langere tijd meer van de genoemde problemen te verwachten zijn en dat er aan de bouw grote risico's vastzitten. En dat voor een resultaat waarvan het maar zeer de vraag is of het problemen oplost voor de wijk, de stad of zelfs het land. Ik noem hier per punt een aantal specifieke bezwaren op.</p>	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	<p>Meer problemen voor wijkbewoners tijdens de bouwperiode</p> <p>In het OTB is over de te verwachten overlast tijdens de bouwperiode niets te vinden. Toch is het niet moeilijk om te bedenken dat tijdens de lange bouwperiode een aantal problemen zal optreden:</p> <p>meer geluidsoverlast door de bouwwerkzaamheden en door de te verwachten files, meer verkeersopstoppingen: ook dit is volgens mijn nog niet onderzocht of uitgewerkt, maar het is te verwachten dat gedurende de bouwperiode er meer files zullen zijn. Omleidingen of sluiptrajecten via de Waterlinieweg levert zeer waarschijnlijk op dat Lunetten dan aan alle zijden te maken heeft met files in de spits gedurende de bouwperiode. Ook bij het gebruik maken van de fiets, dat gelukkig door lagere en hogere overheden wordt gestimuleerd, zal de bewoner of forens met overlast te maken hebben: omleggingen, routes die niet meer te gebruiken zijn, meer kans op verkeersongelukken tijdens de bouwperiode. Voor mijzelf gaat het heel concreet om de route die ik dagelijks naar Zeist vanuit Lunetten neem met de fiets. Die gaat dwars over het bouwtracé: daar zal ik gedurende meerdere jaren te maken krijgen met deze problemen. Daarmee komt er een scenario in zicht waarin we in Lunetten opgesloten zitten tussen files van auto's terwijl alternatief vervoer ook tegen zijn grenzen oploopt.</p> <p>slechtere luchtkwaliteit tijdens de bouwperiode: niet allen vanwege de te verwachten extra files, maar ook vanwege het zware bouw materiaal is er te verwachten dat de luchtkwaliteit gedurende de lange bouwperiode flink verslechterd. En dat voor een gebied dat al tot de slechtst gebieden van het land behoort.</p> <p>Wellicht zegt u als antwoord hierop dat het feit dat er tijdens de bouwperiode meer overlast is te billijken is doordat het resultaat belangrijker is dan de overlast tijdens de bouwperiode. Zelfs als het OTB Ring Utrecht inderdaad belangrijke problemen duurzaam zou oplossen – wat maar zeer de vraag is, zie verder – dan nog vraag ik u met klem af te zien van het OTB vanwege de lange duur van deze overlast. Het valt namelijk precies in de periode waarin ik zelf jonge kinderen heb. Mijn oudste dochter is nu 9, mijn jongste is 2. Als de bouwperiode in 2018 begint en in 2026 is afgerond – wat maar zeer de vraag is vanwege de risico's – hebben mijn kinderen juist in deze zo kritische periode van hun leven meer last van geluidsoverlast en wat nog veel erger is slechtere luchtkwaliteit.</p> <p>Heel concreet is de vraag om goed onderzoek te doen naar de te verwachten overlast tijdens de gehele bouwperiode, inclusief de mogelijke vertragingen in een worst case scenario, om te kijken of die overlast wel past in wetten die normaal gesproken van toepassing zijn rondom geluidsnormen, verkeersoverlast en luchtkwaliteit. Mijns inziens geeft het geen pas om de normale normen en wetten opzij te zetten gedurende de bouwperiode, omdat er van zo'n lange periode van bouwen wordt uitgegaan.</p> <p>In de (politieke) afweging om het wel of niet te doen zou deze overlast tijdens de bouwperiode ook nadrukkelijk mee moeten worden genomen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>Het hoofdstuk 16 van het milieueffectrapport gaat over de effecten tijdens de werkzaamheden. Sluipverkeer tijdens de bouwperiode is een aandachtspunt die meegenomen wordt in de plannen om de hinder tijdens de bouw zoveel mogelijk te beperken.</p>	Ja

3	<p>Er is een aantal risico's tijdens de bouwperiode waar mijns inziens te weinig onderzoek naar is gedaan, terwijl die voor omwonenden grote gevolgen kunnen hebben: allereerst gaat het om de mogelijke beschadiging van het vlies aan de A27: het vlies is ook erkend in de OTB als risico. Maar er is niet goed uitgezocht wat die gevolgen kunnen zijn voor wijk, stad en land en hoe die kunnen worden voorkomen. Als bij de werkzaamheden het vlies wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het definitieve tracébesluit moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.</p> <p>Mogelijke verzakkingen van huizen door bouwen en verandering van grondwaterpeil. Is dat goed in kaart gebracht? Is er een regeling voor schadeafhandeling?</p> <p>Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving.</p> <p>Daarnaast is er het financiële risico van een megaproject, waarvan de baten volgens meerdere onderzoeken niet of nauwelijks opwegen tegen de kosten. Zeker als in de kosten de mogelijke risico's van vertraging, beschadiging vlies en andere worden meegenomen.</p> <p>Mijns inziens is het onverantwoord om door te gaan met de voorbereiding als risico's van het bouwen voor de omgeving niet afdoende zijn onderzocht. Daarnaast is het nog maar de vragen of de risico's opwegen tegen het laten bestaan van de huidige situatie en/of andere varianten van het aanpassen van de A27 en A12.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p>	Ja
4	<p>Voor een zeer onzeker resultaat</p> <p>Al deze risico's en overlast wegen mijns inziens niet op tegen het resultaat van dit project:</p> <p>Naast de voor altijd vernietigde natuur in de omgeving, de aantasting van de leefbaarheid, de mogelijke risico's voor permanente schade aan omgeving door het bouwen is er volgens uw berekeningen door de maatregelen een relatief betere doorstroming. Echter: nog steeds staan in veel gevallen de snelwegen vast... een permanente en duurzame oplossing waarin er geen files meer staan is onmogelijk blijkbaar.</p> <p>De berekeningen t.a.v. het verwachte resultaat lijken gebaseerd op een groeiscenario waarvan het nog maar zeer de vraag is of het gehaald gaat worden. Wat ik begrijp van de onderzoeken die daar in eerder stadium naar zijn gemaakt is dat er nog onvoldoende onderzoek is gedaan naar alternatieven. Ik denk bijvoorbeeld aan het onderzoek van CPB: http://www.cpb.nl/persbericht/3214634/uitstel-verbreding-a27a12-ring-utrecht-beste-optie.</p> <p>Daarnaast heeft recent onderzoek laten zien dat de tegenwoordig beter kan worden onderzocht hoe andere verkeersmaatregelen dan meer asfalt effect hebben op de doorstroming. Het zou aanbevelenswaardig zijn om juist in een project in zo'n dichtbevolkt gebied met zulke risico's eerst met de nieuwste methoden te onderzoeken of andere maatregelen een vergelijkbaar effect kunnen hebben tegen veel minder kosten. Daarnaast is het ook door recente maatregelen van de gemeente Utrecht duidelijk dat veel verkeersopstoppingen binnen de stad voorkomen. Dat schijnt meer tijd te kosten dan de files op de snelwegen. Het verdient nader onderzoek of in samenwerking met provincie en gemeente (die al een interessant beleid heeft op het gebied van ontmoediging van autogebruik) daar geen aanvullende maatregelen mogelijk zijn die de doorstroming op alle wegen kunnen verbeteren, in combinatie met maatregelen zonder verbreding van wegen.</p> <p>Ook u kent de onderzoeken (zoals recent het CPB in mei 2016: http://www.cpb.nl/persbericht/meer-wegen-en-spoor-veelal-niet-rendabel) die stellen dat verbreding van wegen geen permanente duurzame nog rendabele oplossing is voor</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p>	Ja

		<p>files en daarmee verbonden problemen, maar dat het slechts een tijdelijke oplossing. Dit alles maakt de vraag relevant of deze oplossing daadwerkelijk duurzaam is. Gezien de nieuwe recente onderzoeken op dit gebied, de onzekerheid over de invloed van innovaties die er nog aan gaan komen en de weerstand tegen de uitbreiding blijft de conclusie van het CPB in 2014 staan: uitstel op dit moment en beter onderzoek doen naar gevolgen en alternatieven is een betere investering dan minimaal 1.1 miljard stoppen in een project dat toch niet het gewenste duurzame resultaat biedt.</p> <p>Als we uitgaan van het groeiscenario waar u vanuit gaat is het overigens ook onzinnig, omdat het hele circus waarschijnlijk na 25-30 jaar weer aan opnieuw van start gaat. Dat leidt tot de simpele vraag: waar ligt de grens? Dat is een politieke vraag wellicht, maar voor de burgers in de omgeving is het duidelijk: de grens is bereikt.</p> <p>Ik verzoek u bovenstaande zienswijzen in acht te nemen om daarop gebaseerd het OTB te verbeteren.</p>	<p>Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambtiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020.</p> <p>In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten over de lange termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten. Voor meer informatie over de modelinstellingen en de kwaliteit van het gehanteerde verkeersmodel NRM zie bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
ZWE-00100	1	<p>Nog steeds waart het spook van hoofdingenieur Rijkswaterstaat ir. Anton Mussert door Utrecht.</p> <p>Ditmaal dreigen grote delen van de Utrechtse bevolking die aan de stadsranden wonen het slachtoffer te worden van een chemisch-biologische wurggreep van lawaai en fijnstof, veroorzaakt door een beleid verhuld achter een metafoor, "De Ring". Maar in feite is er sprake van een omsingelende verstikking, het verder aantrekken met een "Wurgtouw", wat leidt tot een drastische verkorting van de levensverwachting in de stad. En curieus genoeg zijn er politieke aanhangers van zulk een verstikkend beleid: asfaltaanbidders, "AA's", willen meer asfalt, terwijl "Eco's" het verkeer tussen de wijken willen omleiden over juist dat extra asfalt langs de stadsranden. De extremen raken elkaar.</p> <p>Als Aktiegroep Verontruste Volkstuinders (AVV) op ATV Stadion aan de Oostbroekselaan</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>In de NSL monitoringstool zijn de toetspunten, de locaties vanaf de weg waar aan de luchtnormen wordt voldaan, te zien. De toetspunten ter hoogte van de volkstuinten, liggen aan de rand van de volkstuinten aan de wegzijde. Hierdoor wordt worst case getoetst.</p> <p>Uit het MER Tweede Fase (zie hoofdstuk 8) blijkt dat alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied, waaronder ook de volkstuinten, een toe- of afname hebben van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m3 en van fijn stof PM10 van minder dan 0,4 µg/m3. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen.</p>	Ja

	<p>weten we waarover we praten: over honderden meters zullen wij, langdurige openlucht recreanten, worden blootgesteld aan luchtvervuiling, verlies van tuinen en minstens acht jaar bouwhinder. Aanvankelijk zijn volkstuinders zelfs jarenlang helemaal "vergeten" bij informatie- en inspraakavonden. Een reden temeer om rond de OTB van A27-Utrecht onze zienswijze te formuleren over punten die niet de algemene aandacht kregen van overheden en critici. Wij zijn overigens verheugd dat inmiddels een (grote) meerderheid van Provinciale Staten en de Utrechtse Gemeenteraad wegverbreding en reconstructie van viaducten en knooppunten onnodig vinden. De gemeenteraad veroordeelt de OTB als onnodig, te duur, een aantasting van natuurgebied en ons gehoor. De provincie oordeelt dat het economisch nut niet is aangetoond.</p>	<p>Daarnaast zorgen de Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie eisen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen.</p> <p>Ten opzichte van de huidige situatie is dan ook sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie van het project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal na realisatie van het project daardoor lager zijn dan in de huidige situatie. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in 2030 zowel de referentie als de projectsituatie voldoen aan de advieswaarden van de wereldgezondheidsorganisatie WHO.</p> <p>Er is in het ontwerpproces zorgvuldig gekeken naar het ruimtebeslag ten hoogte van de volkstuinen. Er is getracht de impact zo minimaal mogelijk te houden, maar er kan niet worden voorkomen dat er een aantal tuinen wordt geraakt. Hierover is regelmatig overleg geweest met het bestuur van ATV stadion en zijn er afspraken gemaakt. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in 2030 zowel de referentie als de projectsituatie voldoen aan de advieswaarden van de wereldgezondheidsorganisatie WHO. Ten aanzien van die projectsituatie kan nog worden toegevoegd dat er ter plaatste van ATV Stadion sprake is van een berekende afname van de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM10. Zie daarvoor bijgaande afbeeldingen uit hoofdstuk 4 van de oplegnotitie Luchtkwaliteit. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren.</p> <p>Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt de toepassing van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd.</p>	
2	<p>Het terrein van ATV Stadion valt als geheel binnen het plangebied en komt daarom in aanmerking voor materiële en immateriële compensatieregelingen. Individueel of in georganiseerd verband kunnen volkstuinders hun zienswijze en later hun bezwaarschrift indienen.</p>	<p>In de afgelopen jaren heeft regelmatig overleg met ATV Stadion plaatsgevonden over de inpassing van de weg langs de volkstuinen en zijn er afspraken gemaakt.</p>	Ja
3	<p>Het gaat om burgers die meestal langdurig op het terrein aanwezig zijn voor tuinieren en het onderhouden van het tuinpark als geheel. De volkstuinen vormen verder een openbaar wandelgebied. Deze feitelijke overwegingen missen wij in de planvorming.</p>	<p>Deze feitelijke overwegingen zijn onderkend en meegewogen binnen het aspect recreatie in het deelrapport Ruimtegebruik en Ruimtelijke Kwaliteit.</p>	Nee
4	<p>Wij dreigen een belangrijk verlies te lijden doordat Rijkswaterstaat voor een nieuwe rijbaan, een afrit van de A27 naar de A28 richting Amersfoort, minstens negen volkstuinen, een laan en een afschermd zaksloot van ons afpakt. Hierdoor wordt een deel van ons complex infrastructureel ernstig geschaad.</p> <p>We zijn blij dat ook de gemeente, na jarenlang zwijgen, in haar zienswijze nu duidelijk maakt dat voor het tuinenverlies grondcompensatie moet komen uit de grond die vrijkomt door het verdwijnen van de huidige zogenaamde "Varkensboog"afrit. Natuurbescherming en natuurrecreatie dienen voorrang te krijgen boven economische "regionale ontwikkelingen" als USP. Utrecht is een groenarme stad met een beperkt aantal stadsparken.</p>	<p>Zie met betrekking tot de compensatie van het oppervlak aan volkstuinen het antwoord bij punt 2.</p>	Nee
5	<p>Vanwege de recreatieve ruimtenood langs de (noord)oostelijke stadsrand waaronder het gebied rond de Oostbroekselaan is het onnodig om de huidige zoutsloot langs de A27 zodanig te compenseren met een nieuw wateroppervlak dat een volledige</p>	<p>Mede op basis van uw zienswijze is de invulling van de watercompensatie ter plekke heroverwogen en is ervoor gekozen om de watercompensatie elders binnen het peilgebied te realiseren.</p>	Nee

	grondcompensatie onmogelijk wordt gemaakt. Het belastinggeld kan beter worden besteed aan goede damwanden en hoge geluidswallen, mochten uw verbredingsplannen toch doorgaan. Afwatering is geen argument omdat de huidige N.W.-oksel van Knooppunt Rijnsweerd ook geen vijver heeft. Een groot wateroppervlak vormt trouwens ook een risico voor uw aldaar geplande onderdoorgangen ver onder het maaiveld.	Bij de nadere uitwerking van het ontwerp van onderdoorgangen onder maaiveld wordt rekening gehouden met de oppervlakte- en grondwater aspecten.	
6	Mochten de omstreden OTB-plannen doorgaan dan wijzen wij erop dat direct getroffen volkstuinders materiële schade zullen lijden: verdwijnen tuinhuisjes, verplaatsing kassen en gewasschade. Daarnaast treedt er immateriële schade op voor alle tuinders wat betreft bouw hinder, extra luchtvervuiling, extra fijnstof, verdwijnen van groenstroken met bomen en struiken, en niet in het minst gederfde arbeidsvreugd. De geldelijke compensaties moeten dan - naast de totale grondcompensatie voor het complex - bestaan uit financiële vergoedingen aan beide categorieën volkstuinders op ATV Stadion.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
7	Jarenlange bouw hinder langs de A27 en bij het aansluitende Knooppunt Rijnsweerd zal een zware belasting vormen voor ons volkstuinders. Hierover wordt geen indicatie gegeven voor wat betreft het natuur- en recreatiegebied rond de Oostbroekselaan, bestaande uit bewoners, kantoren, stadspark Bloeyendaal en ATV Stadion. Wij als volkstuinders vrezen het ergste: ergelijke geluidshinder door het werkverkeer, stohwolken, het kapot rijden van onze paden en vervuiling van de resterende sloten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	Ook de fauna zal ernstig te lijden hebben van de bouwwerkzaamheden. Het OTB-dossier meldt bij monde van een ingehuurd ingenieursbureau dat er tijdens haar "oppervlakkige inspectie" geen inheemse broedvogels zijn aangetroffen op het terrein van ATV Stadion. Dit kan niet waar zijn. Zeer recent nog hebben volkstuinders tijdens parkonderhoud per ongeluk een nest met zes jonge vogels verstoord. Volgens de huidige Flora- en Faunawet en ook de toekomstige Wet Natuurbescherming mogen werkzaamheden pas starten als de nesten leeg zijn, wat er op neerkomt dat de wegverbreding niet kan starten in de periode maart tot half juni.	De aannemer moet zich houden aan de wettelijke kaders, waaronder de door u genoemde natuurwetgeving. Dat betekent inderdaad dat er geen verstoring van broedende vogels mag optreden. De aannemer zal hier in zijn planning rekening mee houden.	Nee
9	De toename van de luchtvervuiling tijdens en na de werkzaamheden vormt voor alle volkstuinders een bron van grote zorg. Met name de structurele toename van het fijnstof PM2,5 met max. 5% zal ons tuinders - en ook vele wandelaars - sluipenderwijs grote lichamelijke schade toebrengen. Hiernaar verwijzen ook rapporten van RIVM en de Utrechtse universiteit. De luchtkwaliteit gaat bij oostelijke en zuidelijke wind sterk achteruit, mede door extra verkeer op de nieuwe afritten en het knooppunt Rijnsweerd met in vier lagen elkaar kruisende wegen en viaducten. Fijnstof zal op den duur oplopen tot rond 13mg/m3 PM2,5. Daarbij is de afname NO2 voornamelijk fictief want afhankelijk van "autonome ontwikkeling", de auto-industrie. Onverlet blijft echter de kritiek hierop dat meer auto's zonder meer betekent meer banden, bewegende autodelen en stof, elementen van fijnstof. In de deelgebieden 1,2 en 4 zal wat betreft luchtvervuiling een "verschuiving in concentratieklasse" PM2,5 plaatsvinden tot 5% extra belasting. Dat betekent voor ons volkstuincomplex (gebied 2) dat het zuidelijk gedeelte vanaf de tuinwinkel qua verwachte fijnstofbelasting van 12-12,5 mg/PM2,5 boven de WHO-norm komt, terwijl voor het noordelijk deel de belasting wat geringer zou worden, 11,5-12 mg/PM2,5. In het OTB wordt verder geen melding gemaakt van gemeentelijke plannen om verkeer tussen Utrechtse wijken om te leiden via de "Ring" waaronder dus ook de A27 en de WateHiniweg. De PM-toename zal dus waarschijnlijk groter zijn dan aangegeven in RWS-dossier. Wat betreft de luchtvervuiling valt verder op te merken dat volkstuinders vaker direct worden blootgesteld aan fijnstof, CO2 en NO2 omdat de stoffen vanuit de verdiepte afrit langs het complex vrijwel direct worden ingeademd, ongeacht windrichting en ondanks de voorziene te lage geluidswal.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO. Dat geldt ook voor het volkstuincomplex. De gemeentelijke plannen rondom Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen zijn bekend. Voor een groot deel van deze plannen geldt dat er nog geen besluitvorming over is, omdat ze nog nader uitgewerkt moeten worden. Plannen die wel uitgewerkt zijn, en waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden, zijn waar mogelijk in de verkeerskundige berekeningen en analyses voor de Planstudie Ring Utrecht meegenomen.	Ja

		Verder nemen de emissies in het algemeen toe met 3,9-7,8% door de nieuwe grootschalige achtergrondconcentraties ten opzichte van de autonome situatie door toedoen van het extra verkeer op de twee extra rijstroken ("bypasses") van de A27 langs de volkstuinen.		
	10	Ook de geluidshinder zal toenemen. Langs het hele volkstuincomplex en nog extra aan de noordelijke kop van het terrein. In dossierdeel 16, p. 25 staat te lezen dat nog niet is beslist of en zoja hoe de extra geluidsoverlast vanuit het viaduct over de Biltsestraatweg met inwendige, absorberende aanpassingen als "gebolde wanden of akoestische bekleding" kan worden gereduceerd. Dit vormt een onnodige omissie voor de omgeving.	Volkstuinen worden in de regelgeving met betrekking tot geluid niet als geluidgevoelige objecten aangemerkt en er zijn hiervoor dan ook geen grenswaarden van toepassing. Niettemin is in het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit aandacht gegeven aan de veranderingen in de geluidssituatie bij volkstuincomplexen. Op bladzijde 71 van het 'Deelrapport geluid - hoofdrapport' is aangegeven dat de geluidbelasting aan de rand van het volkstuinencomplex ten gevolge van het project Ring Utrecht niet zal veranderen. De geluidbelasting bij het complex is onder nummer 28 vermeld: deze zal met het project 64 dB bedragen en dat is gelijk aan de geluidbelasting die bij de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie. De maatregelen aan het viaduct over de Biltsestraatweg krijgen bij de uitvoering van het project nadere invulling.	Nee
	11	Ernstiger is het feit dat RWS voor het weggedeelte langs ATV Stadion geluidsschermen plant van maximaal 2 meter hoog, terwijl elders in deelgebied-2 en het traject de schermen hoger zijn tot wel 12 meter. Gezien het directe omgevingscontact tussen snelweg en volkstuinen zijn hogere geluidsschermen nodig, liefst zodanig gemonteerd dat er ook zonnepanelen op kunnen worden geplaatst. Het OTB vermeldt verder niet wat de kwaliteit van deze schermen zal zijn. Gelet op de Flora en Faunawet mogen er vanwege vogelslachtoffers geen transparante schermen staan rond natuurgebieden en tuinparken. Ronduit cynisch is de opmerking in deeldossier Geluidshinder (dossier 16, p. 81) dat de geluidshinder, ondanks 40.000 autobewegingen per dag, eigenlijk niet toeneemt omdat er maar weinig mensen direct wonen langs de A27 en rond Knooppunt Rijnsweerd. Dit is bijna beledigend voor de rond twintig omwonenden en de 130 langdurig werkzame volkstuinders.	Zoals in de beantwoording bij het voorgaande punt van uw zienswijze al is aangegeven, zal de geluidbelasting met het project Ring Utrecht niet hoger worden dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Dit is een gevolg van de doelmatige geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen: een stiller wegdek op de A27 en nieuw te plaatsen geluidsschermen. De geluidsschermen zullen ter hoogte van het volkstuinencomplex niet-doorzichtig worden uitgevoerd, bovendien moeten ze voldoen aan de eisen met betrekking tot de geluidsisolerende werking. U vindt het vreemd dat de geluidshinder als gevolg van het project Ring Utrecht niet toeneemt. In het 'Deelrapport geluid - rapportage ten behoeve van milieueffectrapport' is beschreven hoe het aantal gehinderden en het akoestisch ruimtebeslag zich zullen ontwikkelen met het project in 2036 ten opzichte van de huidige situatie. De verklaring dat de hinder afneemt is gelegen in het feit dat er veel geluidbeperkende maatregelen worden getroffen langs de rijkswegen. Vanwege de saneringsopgave langs de A12 wordt daar met de maatregelen een geluidreductie van ca. 5 dB bereikt. Op plaatsen waar het niet doelmatig is om geluidsschermen te plaatsen, zal de geluidbelasting licht toenemen. Bij het volkstuinencomplex is dat echter niet het geval. Het totaalbeeld voor het onderzoeksgebied blijft echter dat de hinder met het project Ring Utrecht zal afnemen.	Ja
ZWE-00101	1	Ik mis in het ontwerp het meewegen van de belangen van de bewoners in direct aanpalende woonwijken. In het kader van de 'crisiswet' is besloten om de langbestaand wens van verbreding van de A27 versneld uit te voeren. Investeren door de overheid zou de economie op peil houden. Helaas is de politieke macht zo verdeeld dat eenzijdig gekeken wordt naar de vrijheid van mobiliteit van door 1 persoon bemensde auto's. En niet gekeken wordt naar het permanente gevolgen voor de bewoners van de stad Utrecht. Het betreft niet alleen een ernstige aantasting van het natuur en recreatiegebied van de stad maar ook een door de overheid geaccepteerd gezondheidsverlies. Ik begrijp dat Rijkswaterstaat alleen kijkt naar aantallen auto's en doorstroming maar van de politiek mag een bredere visie voor de lange termijn verwacht worden. Die mis ik zeer in dit plan.	In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotatiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.	Nee
	2	Elders in het land is voor ondertunneling gekozen, ook in minder bewoonde gebieden. Dat zou veel van de nu voorspelbare problemen voorkomen. Het betreft uiteindelijk maar een kort, maar complex stuk. Ik mis fantasie en empathie in dit plan. Gebruik de 0% rente van dit moment om te investeren in een goede oplossing voor de lange termijn. En voorkom daarmee claims van gezondheidsverlies en waardeverlies van onroerend goed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.2 tunnels).	Nee

	Laat Utrecht een woonstad blijven aan de rand van een natuurgebied. En niet een door periferie ingesnoerde, vervuilde stad worden waar de bewoners wegtrekken om dat 30jaar eerder in de emotie van de crisis een ondoordacht besluit is doorgedrukt.		
3	De fly over bij Rijnsweerd wordt gebouwd op een plaats waar juist ingezet is op kwaliteit van wonen (Rijnsweerd Zuid), werken (Rijnsweerd Zuid) en studeren (Uithof). Dit langzaam vormgegeven, florerende gebied is ontwikkeld met een lange termijn visie en is goed in balans. Deze balans wordt door de landelijke overheid feitelijk met een besluit vernietigd ten faveure van de auto gebruiker die dagelijks om 8u file vrij langs Utrecht wil rijden. Dit leidt o.a. tot een voorspelbare waardedaling van de huizen in Rijnsweerd en er ontstaat op een groot gebied een ghetto gevoel. Het ontwerp zal het gevoel van veiligheid van de vele duizenden studenten die dagelijks, ook in het donker, door het snelweg gebied moeten laveren niet ten goede komen.	De effecten (sociale veiligheid, geluid, luchtkwaliteit) van de fly-over in knooppunt Rijnsweerd op de woon- en werkomgeving zijn zeer beperkt. In het milieueffectrapport tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.	Nee
4	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen fly-overs van Verkeersplein Rijnsweerd, Lunetten en Utrecht-Noord zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bewerkstelligen. De schermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Daarnaast moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Er moeten uitgebreide metingen voor en na aanleg plaatsvinden als uitbreiding van het knooppunt, in welke vorm ook, alsnog plaats vindt.	Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidsituatie in Rijnsweerd.	Ja
5	Nut en noodzaak van dit project van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten-batenanalyse heeft bewezen, dat het project niet terugverdiend wordt. Met het Centraal Planbureau vind ik, dat het plan eerst maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).	Nee
6	Mocht het ontwerp toch gerealiseerd worden dient er een budget te komen die materiële en immateriële schade aan de bewoners van de stad Utrecht gaat compenseren, ook op de lange termijn. Denk aan bedragen die de NAM gaat reserveren voor bewoners van de provincie Groningen. De risico's en bezwaren van Utrechts bevolking zijn bekend. Indien ze als minder relevant beschouwd worden door de beleidsmakers dan het algeheel belang van de werkenden die op grote afstand van hun werk willen wonen, dienen de financiële consequenties voor deze overheid te zijn en niet voor de individuele betrokkenen/bewoners.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
7	Dit project heeft een verkeersaantrekkende werking en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet voortzetten. Ik stel voor dat u op de Ring Utrecht een maximum snelheid van 80 invoert. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Ik begrijp niet waarom de landelijke overheid zo laconiek omgaat met beschikbare en gezondheid van direct betrokkenen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken). In de toelichting op het tracébesluit paragraaf 5.8 staat aangegeven waarom de verkeersveiligheid verbetert ondanks het feit dat er meer verkeer op het Hoofdwegennet zal gaan rijden. De ring Utrecht vervult voor regionaal en landelijk verkeer een belangrijke schakel. Het traject A27 tussen knooppunten Lunetten en Rijnsweerd kenmerkt zich door overwegend lange afstandsverkeer. Het standaard type snelweg met een bijbehorend snelheidsregime van minimaal 100 km/h is van toepassing gezien dit wegvak in een bakconstructie ligt en	Ja

		nadrukkelijke aanwezigheid van bebouwing, stedelijke objecten en aansluitingen ontbreken.	
8	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. De tunnel is ontwikkeld om aan de veiligheid van de Nederlanders te denken, en is dus niet alleen een financieel maar ook een ethisch argument. Ik mis een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die niet een tunnelwettunnel is. Of nog beter, verleng de tunnel tot een totale lengte van de stad Utrecht.	<p>De tunnelregelgeving is gericht op een veilig gebruik van tunnels voor de gebruiker en de omgeving. De bak bij Amelisweerd valt niet onder de tunnels volgens de tunnelregelgeving. Uiteraard zijn er andere richtlijnen waar RWS zich aan moet houden, die zorgen voor een veilige weg, ook in de bak.</p> <p>De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan.</p> <p>Uit aanwezige calamiteitenplannen blijkt dat de bestrijdbaarheid van plasbranden afhankelijk is van met name de bereikbaarheid van het incident. Een goede bereikbaarheid van de weg kan het schade-effect reduceren. De veiligheidsregio Utrecht (VRU) heeft in een overleg met RWS aangegeven, dat de wegaanpassing van het project Ring Utrecht geen belemmering vormt voor de aanrijdroutes van de hulpdiensten. Extra maatregelen zijn niet nodig.</p>	Ja
9	De fijnstof uitstoot berekening is verouderd/incorrect. De daadwerkelijke uitstoot van diesel auto's is bewezen hoger (6-8x) dan meegenomen in deze berekening. Ook worden de acceptabele niveau's van luchtverontreiniging op Europees niveau tegen het licht gehouden ivm bekende wetenschappelijke studies naar gezondheidsverlies rondom snelwegen. Helaas gelden deze 'nieuwe' gedachten blijkbaar niet voor lokale bewoners van de stad Utrecht en voert financieel argumentatie daarin de boventoon. Ik wens een correcte en continue fijnstof meting op meerdere afstanden waarbij de maximaal acceptabele grenzen zonder hindering door de landelijke overheid gevolgd worden. Dit kan betekenen dat er dagen/weken zijn waarop rijbanen gesloten worden, misschien wel permanent omdat de oorspronkelijke berekening niet met de realiteit blijkt overeen te komen.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit</p> <p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie https://www.luchtmeetnet.nl/</p> <p>Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op https://www.nsl-monitoring.nl.</p> <p>De modelberekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van de milieu-effectrapportage luchtonderzoek en de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.</p> <p>De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Deze nauwkeurige meting gedurende een jaar voldoet aan de Europese eisen voor het toetsen van de luchtkwaliteit aan de luchtnormen. Metingen gedurende een aantal weken voldoen niet aan de Europese eisen voor toetsing aan normen maar kunnen wel gebruikt</p>	Ja

		<p>worden voor relatieve vergelijking in de tijd en tussen locaties. Voor een overzicht van de meetpunten zie https://www.luchtmeetnet.nl</p> <p>Waar mogelijk worden de meetwaarden aangevuld met, dan wel getoetst aan, metingen van regionale milieudiensten. Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen ook een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Mede op basis van de RIVM meetresultaten worden de te hanteren uitgangspunten voor de rekenmodellen jaarlijks getoetst en zo nodig bijgesteld</p> <p>Voor een systeem waarin de opening/sluiting van rijbanen wordt gekoppeld aan gemeten waarden ontbreekt een juridische grondslag.</p>	
10	<p>De toename van geluidsbelasting in de wijken, bv Rijnsweerd is onvoldoende berekend. Zeker met veranderend klimaat dienen de toename bij alle windrichtingen en meerdere snelheden meegenomen te worden en niet alleen de (voor de landelijke overheid) meest gunstige berekening. Overschrijding betekent afsluiting van rijbanen.</p>	<p>In het akoestisch onderzoek is gerekend met een gedetailleerd akoestisch rekenmodel dat is opgebouwd conform de wettelijk voorgeschreven Standaard Rekenmethode 2. In deze rekenmethodiek zijn de voorschriften verwerkt, zoals die in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 zijn opgenomen.</p> <p>Ten aanzien van de windrichting is daarin voorgeschreven dat met de landelijk gemiddelde windrichting rekening moet worden gehouden en niet met de meest voorkomende op een bepaalde locatie. De berekening van het geluidniveau gaat altijd uit van een situatie onder meewindcondities. Dat wil zeggen dat het geluid de wind mee heeft, verder draagt en er dus een geluidbelasting wordt berekend die is gebaseerd op de ongunstigste situatie. Omdat deze situatie zich niet het gehele jaar voordoet, wordt op dit berekende geluidniveau een aftrek toegepast: de meteorocorrectieterm (Cm). Op deze manier worden de effecten van de wisselende windrichtingen op de berekende geluidbelasting in rekening gebracht.</p>	Nee
11	<p>Mobiliteitsberekening is verouderd. Er is geen visie op hoe zich dat de komende 15r ontwikkeld. Verbreding van snelwegen als enige reflex is volgens recent rapport iig niet zinvol.</p> <p>-De maximum snelheid is niet vastgesteld op 80km/u en afhankelijk van de bewezen grillen van de politiek en maximale snelheden kan de luchtverontreiniging nog significant toenemen als deze verhoogd wordt na realisatie van dit ontwerp.</p>	<p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden , blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p>	Ja
12	<p>Berekening van aantal extra doden in directe omgeving van snelwegen door fijnstof, berekend op verschillende afstandsniveaus tot verschillende punten op de aan te passen snelwegen, zowel voor als na aanpassing. Deze berekening dient openbaar te zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In het deelrapport Luchtkwaliteit zijn de concentraties in de autonome situatie en de projectsituatie doorgerekend. Deze concentraties leiden niet tot relevante risico's op sterfte. De gevraagde berekening is niet mogelijk.</p>	Ja

13	Berekening van geluidsniveaus voor en na aanpassing snelweg. Ik verzoek een geluidsmeting dit jaar op zes willekeurige momenten laten doen bij mijn woning om die te kunnen vergelijken met de situatie na aanpassing. Mocht er een significant verschil in gemeten geluidstoename vs de vooraf bekend gemaakte geluidstoename zijn, treedt een vooraf vastgesteld aanpassingsplan in werking. Dit kan aanpassing van asfalt en geluidsschermen zijn, aanpassing aan alle woningen en/of uitkering conform NAM in Groningen.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.	Ja
14	planschade berekening voor gezondheidsschade bewoners van omliggende wijken. Wat zijn de extra gezondheidskosten tgv de snelwegen tov een situatie zonder snelwegen en verschil in berekening 2014 tov reële situatie in 2020. Dit met medeneming van de inmiddels bekende en door overheid bewust geaccepteerde fraude met diesel uitstoot. Dit trace besluit is een politieke keuze om landelijke mobiliteit te preferen boven lokale leefbaarheid en gezondheid met acceptatie van niet correcte gegevens (daadwerkelijke fijnstof uitstoot op dit moment en bij een groeiende bevolking in de randstad/toenemend autoverkeer). Daarbij investeert deze overheid niet meer in vergroening van het autobestand en worden vervuilende autoproducenten ongemoeid gelaten. Deze keuze gaat ten koste van de gezondheid en welbevinden van de omliggende wijken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. De jaargemiddelde concentraties van verontreinigende stoffen in de omliggende wijken veranderen door het project vrijwel niet. Er is derhalve ook vrijwel geen gezondheidsschade door een toename van luchtverontreiniging. Er is geen gevalideerde methode om dit om te zetten naar nadeelcompensatie.	Ja
15	budget voor planschade aan de wijken in directe omgeving van de snelwegen. Er is bewust niet gekozen voor een omgevingsvriendelijke variant voor de aanpalende woonwijken zoals Rijnsweerd, Lunetten, Hoograven en Tuindorp. Dit in tegenstelling tot de meeste andere recente snelweg aanpassingen in het land, incl A2 bij Leidse Rijn en Maastricht met tunnels. Deze keuze komt ten laste van de direct omwonenden. Het geld dat daarmee uitgespaard wordt dient ten goede te komen aan de schade aan zowel gezondheid als aan waardedaling onroerend goed.	Planschade wordt niet vastgesteld op wijkniveau, maar op individuele basis.	Nee
16	Geraakt in belang: -Gezondheid: fijnstof -Gezondheid: toename continu omgevingsgeluid -Gezondheid: afbraak buitensport gebied Rijnauwen -waardedaling huis -aantasting van natuur -Significante aantasting van enige recreatieve gebied in directe omgeving van Utrecht. -Toename (gevoel van) onveiligheid in fiets en wandelwegen onder de snelwegen door lengte van onderdoorgangen.	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige	Ja

			<p>bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Naar de effecten van het project op recreatie en de sociale veiligheid van onderdoorgangen zijn onderzocht en hebben meegewogen bij de besluitvorming. De beoordeling neemt in beschouwing dat er op diverse locaties nadelige effecten zijn op de ruimtelijke kwaliteit. In het project zijn daarentegen diverse maatregelen opgenomen om die ruimtelijke kwaliteit en de beleving van de ruimtelijke inrichting te verbeteren. De Groene Verbinding is opgenomen als een verbetering van de landschappelijke structuur aan weerszijden van de A27, deze verbetering komt ten goede aan het recreatieve gebruik van Amelisweerd en de omliggende gebieden.</p> <p>Voor een aantal onderdoorgangen zijn maatregelen in het tracébesluit opgenomen ter mitigatie van het effect van de grotere lengte. Bij de onderdoorgang Kromme Rijn en de Weg tot de Wetenschap wordt de onderdoorgang naast langer ook breder gemaakt zodat de onderdoorgangen ruimer en overzichtelijker worden. Ook wordt bij diverse onderdoorgangen bij de vormgeving aandacht besteed aan een goede verlichting.</p>	
ZWE-00102	1	De wijk Voordorp en daarbinnen Het Groene Dak bestaat inmiddels bijna 25 jaar. Gedurende deze periode ondervinden we dagelijks overlast van het verkeer op de A27. De bewoners van Het Groene Dak geven aan ofwel met oordoppen, ofwel met dichte ramen te moeten slapen vanwege het lawaai. Diverse bewoners hebben klachten aan de luchtwegen die of begonnen zijn na hun verhuizing naar Het Groene Dak, of verergerd zijn sinds ze hier wonen.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
	2	Een deel van onze bewoners woont op 60 meter afstand van de A27. Het is bekend dat fijnstof en roet dicht bij snelwegen neerslaat. Wij zijn dan ook erg bezorgd over de gevolgen van extra autoverkeer op de A27 door de aanleg van meer rijbanen. Uit recente en oudere onderzoeken is gebleken dat verbreding van wegen meer autoverkeer aantrekt. Meer verkeer betekent meer luchtverontreiniging (roet). Dit staat ook nog eens haaks op milieumaatregelen die de gemeente Utrecht neemt en wil nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	3	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af.	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Nee

4	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo hoog dat de hele wijk Voordorp extra geluidshinder krijgt als de wind uit zuidelijke richting komt. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn. Dit zal ook de leefomgeving in Rijnsweerd verbeteren.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
5	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg. Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	Ja
6	In het OTB is geen rekening gehouden met de extra geluidsoverlast die bewoners van Voordorp-noord ervaren uit drie bronnen: namelijk de A27, de aftakking naar de Noordelijke Randweg Utrecht en de spoorlijn langs de westkant van Voordorp. Het is belangrijk dat ook voor deze Voordorpers extra geluidmaatregelen komen, bijvoorbeeld in de vorm van een scherm langs de zuidzijde van de boog naar de NRU.	Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp.	Ja
7	Dieseldgate heeft duidelijk gemaakt dat ook nieuwe auto's veel NOx uitstoten. In vele gebieden, waaronder Natura 2000-gebieden, is nu al de stikstofdepositie te hoog. De PAS gaat dat niet oplossen, maar intussen verhoogt dit project wel de depositie daar!	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.	Ja
8	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van	Nee

	toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	
9	De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
10	Door de verbreding van de bak bij Amelisweerd wordt dit voor alle Utrechtse bewoners belangrijke recreatiegebied verder aangetast. Door het achterwege blijven van aanzienlijke geluidsmaatregelen wordt de rust nog ernstiger verstoord dan nu het geval is. Dit, evenals het kappen van (eeuwen)oude bomen is niet uit te leggen aan ons als recreanten van dit prachtige park.	Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is de landschapswal die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen vervangen door een landschapsscherm. Dit scherm kan dichterbij de weg worden geplaatst en zorgt daarmee voor een betere afscherming van het verkeerslawaai. Bovendien worden op de bak van Amelisweerd veiligheidsschermen geplaatst met een hoogte van 4 meter, die wat uitvoering betreft gelijk zijn aan de geluidschermen en daardoor ook zorgen voor een reductie van de geluidbelasting. Met deze maatregelen in het tracébesluit wordt de geluidssituatie in Amelisweerd op maaiveldniveau verbeterd: de geluidbelastingen zijn niet hoger dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Ter hoogte van Amelisweerd betreft het aan de westzijde van de A27 74 bomen met een stamdiameter van 25 cm of meer, aan de oostzijde zijn dit er 114. De overige te kappen bomen hebben een kleinere stamdiameter en zijn in het uitgebreide bomenonderzoek beoordeeld als zaailingen. Alle te kappen bomen worden gecompenseerd.	Nee
11	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidschermen.	Nee
12	Er is een eenvoudige oplossing voor zowel het fileprobleem als de huidige en te verwachten luchtverontreiniging: het instellen van 80 km/u op de Ring Utrecht. Hierdoor zal de uitstoot van fijnstof en roet verminderen, zullen minder ongelukken voorkomen, is weven wel mogelijk en zijn het ontweven en de aanleg van meer rijbanen niet nodig. Hiermee kan 1,2 miljard euro bespaard worden - wie wil dat niet?! Een deel van dit bedrag kan besteed worden aan verbetering van de geluidswallen, verbetering van de luchtkwaliteit en aan maatregelen voor slimme mobiliteit. Dan kan wellicht voldaan worden aan Europese normen en aan de klimaatdoelstellingen die in Parijs zijn afgesproken door de huidige regering!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur) U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.	Ja

			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	
	13	Afgezien van het feit dat verbreding van de A27 veel vervelende gevolgen heeft voor veel mensen, is het ook nog eens zo dat er niet datgene mee bereikt wordt wat de bedoeling was: namelijk minder files.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	14	Het hele project gaat miljoenen kosten, levert veel overlast tijdens de bouw op, er moeten veel mooie oude bomen voor gekapt worden en gaat uiteindelijk voor niemand iets positiefs opleveren, ook niet voor de vele automobilisten die van de A27 gebruik maken. Zonde! Zonde van al het geld, alle overlast en alle offers.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
ZWE-00103	1	<p>1. Het plan m.b.t. de verbreding van de A27 vertegenwoordigt een verdere aantasting van het toch al door eerdere verbredingen en andere verkeersmaatregelen aangetaste uit cultuur- en natuuroogpunt zeer waardevolle gebied van Nieuw Amelisweerd, Oud Amelisweerd en Rhijnauwen. Er is geen tweede gebied in de drukke Randstad dat zo ongeschonden de laatste eeuwen heeft doorstaan. Door de verbreding zal dit gebied ernstig aan kwaliteit inboeten. Met name het park c.q. de Engelse landschapstuin gelegen rond het tot rijksmonument Nieuw Amelisweerd zal verder worden aangetast door gebiedsverlies, aantasting van de eeuwenoude tuinstructuur, het vellen van waardevolle oude bomen en ernstige toename van geluidsoverlast.</p> <p>2. Het gaat om een aantasting die niet kan worden gecompenseerd door het als 'bos' inrichten van hectares elders in het gebied ter compensatie. Het gaat immers niet om 'zomaar wat bos' dat kan worden vervangen door 'zomaar wat ergens anders gelegen bos', maar om een in eeuwen gegroeide parkbosstructuur rondom het rijksmonumentaal landhuis Nieuw Amelisweerd, tezamen het landgoed Nieuw Amelisweerd vormend. Een dergelijke structuur kan niet worden overgebracht of vervangen en er kan dus ook geen sprake zijn van compensatie van daaraan toegebrachte schade. Dit terwijl de overheid zich via de Monumentenwet juist verplicht heeft op te treden als beschermer van de landgoederen op de plek waar die nu zijn gesitueerd.</p> <p>3. Voor bezoekers van de landgoederen vanuit de stad Utrecht en vanuit andere steden op zoek naar cultuurhistorie, landschappelijk schoon, stilte en natuur, zullen die waarden na verbreding van de A27 in veel mindere mate aanwezig zijn dan nu het geval is. Het 'dak op de bak' waarvan sprake is, zal dit waarschijnlijk niet kunnen voorkomen. Het geluid zal zich verplaatsen naar de uiteinden en daar uitwaaien. Niet alleen de te verwachten toename van verkeerslawaai, maar ook de voor bezoekers zichtbare aantasting van het landschap, zal de kwaliteit van hun beleving sterk aantasten. Zo is bijvoorbeeld ook sprake van visuele vervuiling, omdat volgens de plannen het verkeersplein Rijnsweerd zo hoog zal worden als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen. Dit alles is het geval in een tijd van toenemende verstedelijking en ontgroening, waardoor de behoefte van mensen aan ontspanning en stilte in een ongeschonden, oorspronkelijk landschap in de nabijheid van de eigen woonplaats alleen maar toeneemt. Het huidige plan respecteert die behoeften onvoldoende, ondanks de verdiepte aanleg met overdekking.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed.</p> <p>De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (destijds ecologische hoofdstructuur: EHS, nu Natuurnetwerk Nederland: NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur behorende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van ruimtebeslag op het NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zgn. groene contour plaatsvindt.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie. Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald. In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden.</p> <p>1. In de milieu-effectrapportage is uitvoering ingegaan op de effecten op het landgoed Amelisweerd, vanuit de aspecten natuur, recreatie en cultuurhistorie. In hoofdstuk 19 van de milieu-effectrapportage zijn de effecten beknopt samengevat. U vreest een ernstige aantasting van kwaliteit van dit gebied. Dit blijkt niet uit de uitgevoerde effectanalyse; de kwaliteiten van het gebied blijven in stand en met de Groene Verbinding (=het Dak op de Bak) wordt een nieuwe kwaliteit toegevoegd.</p>	Ja

		<p>2. De compensatie van het ruimtebeslag op Natuurnetwerk Nederland (NNN) binnen Amelisweerd wordt zoveel mogelijk in de nabijheid gecompenseerd. Omdat rekening moet worden gehouden met bestaande landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke waarden kan dat niet direct aansluitend aan het bos en aan de A27. De natuurdoeltypes die worden gerealiseerd sluiten aan bij de door de provincie gewenste natuurdoeltypes voor dit gebied. Juist omdat het gaat om de aantasting van oude bomen, brengt het project meer hectares terug dan er aangetast worden (kwaliteitstoelage).</p> <p>3. De effecten op cultuurhistorie, landschappelijk schoon, stilte en natuur zijn uitvoerig onderzocht, zie ook het antwoord onder punt 1. Er is geen sprake van een grote aantasting van deze waarden. Het plan leidt niet tot een relevante beperking in de ruimte om te ontspannen nabij uw eigen woonplaats.</p>		
2	<p>4. Afgezien daarvan zijn er een groot aantal verkeerstechnische bezwaren tegen de huidige plannen. Zo beoogt het plan oplossingen te bieden voor een veronderstelde gestagneerde doorstroom van het verkeer op de A27 tijdens spitsuren. Uit allerlei onderzoek op de A27, o.a. van de RDW, blijkt dat de intensiteit van het autoverkeer tijdens de spits de afgelopen 2 jaar juist is afgenomen, waarschijnlijk omdat automobilisten de spitsuren zijn gaan mijden. Dit verkeersgedrag is door de overheid de afgelopen jaren krachtig gestimuleerd. Het valt lastig in te zien, waarom nu wordt beoogd voor vele miljoenen euro's de doorstroom tijdens de spitsuren te bevorderen, terwijl automobilisten in grote getale de spits hebben leren mijden en er daardoor ook tijdens de spits voldoende doorstroom is. De kans bestaat dat na de verbreding de spits niet meer zal worden vermeden, waardoor er juist weer een afname van de doorstroom zal optreden.</p> <p>5. Meer in het algemeen is het zeer de vraag hoe een lokaal verbeterde doorstroom van het verkeer op de A27 zal doorwerken op andere locaties. Het ligt voor de hand dat het op locatie A eventueel sneller doorgestroomde verkeer, alsnog vastloopt op de nog niet verbrede locatie B elders en dat na verbreding op locatie B, het verkeer opnieuw vastloopt op locatie C (ad infinitum). Het plan biedt geen enkele garantie dat deze problematiek zich niet zal voordoen.</p> <p>Samengevat: de voorliggende plannen m.b.t. verbreding van de A27 leiden ons inziens tot een ernstige verdere aantasting van een uit cultuurhistorisch oogpunt zeer waardevol en daarom ook als rijksmonument beschermd gebied. Dit gebied is daarnaast qua natuur uiterst waardevol en heeft tevens een zeer belangrijke recreatieve functie voor de bevolking van de stad Utrecht en voor de omliggende gemeenten Houten, Bunnik, etc. De te verwachten geluidsoverlast en visuele vervuiling zullen ook de recreatieve functie van het gebied aantasten. De voorgestelde compenserende maatregelen kunnen dit verlies aan kwaliteit niet compenseren om de redenen die hierboven zijn aangegeven.</p> <p>Wij verzoeken u daarom de plannen te heroverwegen en zodanig aan te passen dat daadwerkelijke oplossingen worden gevonden voor de genoemde problemen. Graag vernemen wij van u hoe tegemoet komt aan onze bezwaren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten over de lange termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten. Voor meer informatie over de modelinstellingen en de kwaliteit van het gehanteerde verkeersmodel NRM zie bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p> <p>De effecten van het project op cultuurhistorie, recreatie en natuur zijn onderzocht en beoordeeld. Zie hiervoor ook de deelrapporten, cultuurhistorie, natuur en landschap. Hierin worden ook de mitigerende en compenserende maatregelen besproken en voorzien van hun effectiviteit. Uit dit onderzoek blijkt dat de impact inclusief de mitigerende en compenserende maatregelen relatief beperkt is.</p>	Nee	
ZWE-00104	1	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee

	<p>eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.</p>		
3	<p>Een aantrekkelijk landschap is niet alleen aangenaam voor bewoners, het is ook goed voor de economie, volgens Adriaan Geuze (Hoogleraar landschapsarchitectuur in Wageningen) en Ernst Bos (kwantitatief econoom aan het Landbouw Economisch Instituut).</p> <p>'Natuur en fraaie landschappen in en rondom grootstedelijke gebieden zijn cruciaal voor het aantrekken van hoogopgeleide, creatieve en ondernemende kenniswerkers. In wereldsteden wordt dat steeds meer onderkent.' (Ernst Bos in 'Lelijk land schrikt talent af', de Volkskrant, 18 juni 2016).</p> <p>Het lijkt me daarom in het belang van Utrecht, een stad met veel hoogopgeleide inwoners die zich profileert als 'slim, innovatief en creatief' maar ook als 'gezond en duurzaam', om een plek als Amelisweerd te behouden en te beschermen.</p>	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermde) soorten).</p>	Ja
4	<p>Uit alles blijkt, dat de veronderstellingen waarop deze gigantische wegoperatie van u stoelt, in de nabije toekomst niet meer houdbaar zullen zijn, en zelfs nu al hun geldigheid beginnen te verliezen. U gaat uit van een volle eeuw onafgebroken economische groei. Die hebben we nooit gehad, en niets wijst er op dat we die ooit zullen krijgen. U gaat ervan uit dat de mensen wel altijd dagelijks naar hun werk zullen blijven rijden. Ook dat zien we nu al, door meer thuiswerk en door flexibilisering, veranderen. U gaat ervanuit dat auto's altijd door mensen bestuurd zullen worden. Zelfs dat zal niet eeuwig duren. Zodra de besturing van auto's niet meer afhankelijk is van trage menselijke reflexen, zal de capaciteit van de bestaande wegen enorm toenemen. Met andere woorden: de ontwikkelingen die nu al aan de gang zijn konden er wel eens toe leiden dat er over enige tijd helemaal geen fileprobleem meer is. Maar wel, als u deze operatie tegen beter weten in doorzet, een enorme, vieze hoeveelheid overbodig asfalt en zeer veel volstrekt onnodige en veelal onomkeerbare schade aan de leefomgeving.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).</p>	Nee

5	Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee
6	Van goed, intelligent, beleid mogen we toch op zijn minst verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een wel heel slecht voorbeeld: als het al even werkt, dan toch niet lang: de verkeer aanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in verhevigde mate zullen terugkomen. De toekomst is aan het openbaar vervoer: dat kan beter, frequenter, en betrouwbaarder . Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, veel beter mee uit zullen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
7	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja
8	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
9	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
10	De landschapswal is nu een belangrijk geluidstek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	Ja

11	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja
12	De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
13	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
14	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee
15	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
16	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is daar	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee

		een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met nodeloos breed talud gemaakt. Het is absurd dat u nu aan de uitspraak van de rechter voorbijgaat door de bak nu wel breder te maken.		
	17	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
ZWE-00105	1	In de basis ben ik het oneens met een uitbreiding van het areaal asfalt, omdat ik niet geloof dat dit op de langere termijn een oplossing is voor wat dan ook. Voor de situatie Ring Utrecht ben ik van mening dat de nadelen niet opwegen tegen de voordelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	De oplossing Verbreden A27 komt alleen ten goede aan de beperkte groep van automobilisten. Voor de mensen die leven met spaarzaam gebruik van auto's wordt niets gedaan, zij worden uitgesloten voor deze dure voorziening. De alternatieve oplossing is beschikbaar voor een veel grotere groep van gebruikers, waaronder ook de automobilisten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	3	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	4	Mag ik verzoeken de argumenten van de Kracht van Utrecht mee te wegen? Deze organisatie heeft een goede analyse gemaakt van nut en noodzaak: zie http://krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/447-mkba-ring-utrecht-in-nieuwe-wlo-scenarios . U wilt toch niet beweren dat wij vanaf nu 100 jaar lang in hoge economische groei blijven, dat wij vanaf nu 100 jaar lang op fossiele brandstof blijven rijden, EN dat de Nederlandse maatschappij geen extra kosten te verduren krijgt omdat u jarenlang wegen moet afsluiten? Elk van deze beweringen is onrealistisch, maar als u dat voor minstens 1 ervan zou toegeven zou u direct besluiten het hele project te schrappen wegens ontbreken van rendement.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	5	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat dit de hele wijk domineert. Twee verkeersbogen boven elkaar zijn onacceptabel.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
	6	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt in de luchtkwaliteitsberekeningen. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeurnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder).	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-,	Ja

			<p>middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselmotor emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	
7	<p>Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).</p>	<p>De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.</p>	Ja	
8	<p>Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p>	Nee	
9	<p>De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. De compensatie moet beter geregeld worden.</p>	<p>De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja	
10	<p>Stop de aanleg van meer asfalt. Deze archaische oplossing past ons niet, we kunnen en moeten vooruitstrevender zijn.</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p>	Ja	
11			Nee	
12			Nee	
13			Nee	
ZWE-00106	<p>Belang Stichting Stichts Asyl voor Dieren</p> <p>Stichting Stichts Asyl voor Dieren (hierna dierenasiel) is gesitueerd aan de Koningsweg 141 in Utrecht. Het plangebied van het ontwerp-tracébesluit bevindt zich in directe nabijheid van het dierenasiel. Voor een overzicht van de percelen in eigendom en gebruik van het dierenasiel wordt verwezen naar bijlage I. Het dierenasiel heeft een tweetal percelen in eigendom te weten, kadastraal perceel Utrecht, O 1170 en 1154. Daarnaast maakt het dierenasiel gebruik van het perceel Utrecht, O 1268 dat in eigendom is van de gemeente Utrecht. Het dierenasiel heeft de toegangsweg in erfpacht van de gemeente Utrecht en het zakelijk recht om deze gronden te gebruiken.</p> <p>In het dierenasiel worden honden en katten die geen onderkomen hebben tijdelijk</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkerreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de</p>	Ja	

<p>opgevangen. In de dagelijkse praktijk betekent dit dat het dierenasiel aan alle honden en katten uit de gemeente Utrecht, die hulp nodig hebben, onderdak biedt. Dit geldt voor dieren waarvan de eigenaar onbekend is, ook als die dieren verzorging nodig hebben omdat ze bijvoorbeeld ziek of gewond zijn. Daarnaast wordt er opvang geboden aan dieren waarvan de eigenaar bewust afstand wil doen. Het dierenasiel bestaat uit een gebouw met binnenkennels, buitenkennels, buitenrennen en speelweiden.</p> <p>De zienswijze is gericht tegen verschillende punten die betrekking hebben op de bouw- en aanlegfase. Onderstaand worden deze punten verduidelijkt. Aanwezigheid werkterrein gedurende bouw- en aanlegfase Uit kaart 9 van de situatietekeningen van het ontwerpbesluit blijkt dat 'rondom' het dierenasiel een tijdelijk werkterrein wordt aangelegd. Aan de noordzijde van het dierenasiel is het werkterrein direct tegen de perceelgrens aan geprojecteerd. Ook is het werkterrein over de toegangsweg heen geprojecteerd.</p> <p>Figuur 1 Uitsnede kaart 9 met rood omcirkeld de locatie van het dierenasiel</p> <p>Uit de verschillende stukken behorende bij het ontwerpbesluit en het milieueffectrapport blijkt niet dat er rekening wordt gehouden met de gevolgen van dit werkterrein voor het dierenasiel. In zijn algemeenheid wordt gesteld dat er gestreefd wordt om de hinder en de beleving voor de omwonenden zoveel mogelijk te beperken. Opgemerkt wordt dat de werkzaamheden zoveel mogelijk op en vanaf de bouwterreinen zullen plaatsvinden en dat de afwegingen met betrekking tot de aanvaardbare hinder in de besluitvorming rondom de omgevings- en APV-vergunningen aan de orde zullen komen. Op dit moment biedt het ontwerpbesluit geen enkele rechtszekerheid voor het dierenasiel dat de hinder wordt voorkomen.</p> <p style="text-align: center;">3</p> <p>Hinder Het dierenasiel maakt zich ernstige zorgen over de hinder die zij zullen ondervinden van de bouwwerkzaamheden, te meer daar deze werkzaamheden 8 jaar duren. Hierbij gaat het in ieder geval om de volgende zaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Slechte bereikbaarheid: het dierenasiel is op dit moment bereikbaar via een geasfalteerde toegangsweg die langs het terrein van de Rijvereniging Amelisweerd loopt en die door een ventweg wordt ontsloten op de Koningsweg. Het is belangrijk dat het dierenasiel 24 uur per dag bereikbaar is. Niet alleen overdag maar ook in de avond- en nachtperiode kunnen dieren worden afgeleverd bij het dierenasiel. Het werkterrein is nu direct over de toegangsweg heen geprojecteerd. Uit het ontwerpbesluit blijkt niet wat er met deze toegangsweg gaat gebeuren. - Geluid- en trillinghinder: een dierenasiel is in de zin van de Wet geluidhinder geen geluid- gevoelige bestemming. Echter vanwege de aanwezige dieren is het wel noodzakelijk om rekening te houden met de geluidbelasting op het dierenasiel(terrein). Geluid maar ook trillinghinder kan voor veel overlast voor de dieren zorgen. Zo kunnen de dieren stress en angst krijgen door bijvoorbeeld harde geluiden of hoge pieptonen. Als gevolg hiervan kunnen de honden gaan blaffen en dit kan resulteren in overlast voor omwonenden en problemen (handhaving) met de milieuwetgeving en de daarin vastgelegde milieuruimte. <p>Het dierenasiel moet op basis van artikelen 2.20 lid 1 en lid 5 van het Activiteitenbesluit voldoen aan maatwerkvoorschriften waarin de hoogst toelaatbare geluidbelasting op een aantal woningen in de omgeving is vastgelegd. Indien de aanwezige dieren als gevolg van hinder van de bouwwerkzaamheden meer gaan blaffen kan het dierenasiel mogelijk niet meer voldoen aan de maatwerkvoorschriften.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lichthinder: het is niet wenselijk dat dieren die in de buitenverblijven en - kennels 	<p>werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerp- tekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Het werkterrein naast het dierenasiel is noodzakelijk voor de realisatie van het project. Het werkterrein is aangepast zodat de ontsluiting van het dierenasiel is aangepast. Zie hiervoor de Nota van Wijziging 2020.</p> <p>U vreest voor hinder en overlast van uw asiëldieren van dit werkterrein. In zijn algemeenheid wordt verondersteld dat maatregelen die hinder voor mensen verminderen, ook gunstig zijn voor de aanwezige dieren. Er vindt specifiek overleg plaats met het dierenasiel over de situatie van het dierenasiel en het zoveel mogelijk beperken van de hinder voor het dierenasiel gedurende de werkzaamheden.</p>
---	--

		aanwezig zijn hinder ondervinden van bouwlampen of de lampen van het bouwverkeer. Net als van geluid- en trillinghinder kunnen de dieren hierdoor angstig en gestrest raken.		
	2	Schadevergoeding Zoals onder het kopje belang reeds is aangegeven heeft het dierenasiel het recht (middels erfpacht geregeld) om een deel van de gemeentelijke grond te gebruiken als toegangsweg. Gelet op dit zakelijk recht en het voornemen om dit perceel voor een termijn van ruim 8 jaar te gebruiken als werkterrein vertrouwen wij erop dat het Dierenasiel hiervoor een gepaste vergoeding ontvangt. Op dit punt behouden wij ons recht om hier later verder op in te gaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie. De toegang tot het dierenasiel zal in stand blijven tijdens de uitvoering. Het werkterrein is naast de toegangsweg gelegd. Wel kan het voorkomen dat er hinder optreedt doordat werkverkeer de toegangsweg zal kruisen.	Nee
	3	Verzoek Namens het dierenasiel verzoeken wij u in het tracébesluit de inrichting van de bouwterreinen (in het specifiek het deelgebied ter plaatse van de Houtense Vlakte) nader uit te werken zodat de mogelijke overlast en hinder voor het dierenasiel in kaart gebracht kan worden en vervolgens ook de mogelijke maatregelen door u, in overleg met dierenasiel, bepaald kunnen worden om hinder te voorkomen. Tevens wil het dierenasiel benadrukken dat zij graag zo snel mogelijk betrokken wordt bij de verdere planvorming/uitwerking van het bouwterrein. Het dierenasiel wenst in ieder geval betrokken te worden bij de volgende zaken: - Situering van de toegangsweg; - Inrichting van het bouwterrein; - De ontsluiting van het bouwterrein - De noodzaak om eventueel geluidwerende maatregelen te treffen.	De problematiek van het dierenasiel is bekend. Er vindt overleg plaats met het Dierenasiel over de specifieke situatie ter plaatse. Dit zal in de fase van contractvoorbereiding vervolgd worden.	Ja
ZWE-00107	1	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisseweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisseweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	2	De EU voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 strenger worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	3	Een ring om een stad heen zal deze stad niet bereikbaar maken, lijkt me. De mensen willen de stad in, en niet er omheen cirkelen! Zorg liever voor parkeergarages aan de uitvalswegen, en vooral voor hoogwaardig, betrouwbaar en frequent openbaar vervoer tussen die garages en de binnenstad. Dat zal de stad pas echt ontsluiten!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	4	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee
	5	Van goed, intelligent, beleid mogen we toch op zijn minst verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een wel heel slecht voorbeeld: als het al even werkt, dan toch zeker niet lang: de verkeersaanzuigende	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja

		werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in versterkte mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer : dat kan beter, frequenter, en betrouwbaarder . Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, meer geholpen zullen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	
	6	Het belang van het welzijn van de mensen (wb.uitlaatgassen, fijnstof, lawaai, ruimte) is misschien niet over het hoofd gezien, maar wordt te laag gewaardeerd.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
	7	Verder vind ik dat de mogelijkheden voor beter en uitgebreider openbaar vervoer te weinig zijn bekeken.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
ZWE-00108	1	<p>Als inwoner van Utrecht gebruik ik Amelisweerd regelmatig om er hard te lopen, en soms ook om er te wandelen en te kanoën over de Kromme Rijn. Ook vele andere omwonenden - uit onder meer Utrecht, Houten en Bunnik - maken intensief recreatief gebruik van dit bijzondere landgoed. Met eigen ogen heb ik het aantal hardlopers exponentieel zien toenemen! Voor de grote studentenpopulatie uit Utrecht-Oost (Uithof en Utrecht University College) en werknemers van de hier gevestigde en nog te vestigen bedrijven (zoals Nutricia, RIVM) vormt het gebied een welkome achtertuin. Je kunt gerust stellen dat Amelisweerd, en de Kromme Rijn die erdoorheen stroomt, de groene long is van de stadsregio Utrecht. Een uniek natuurgebied zo dicht bij de stad, met bovendien grote (inter)nationale cultuurhistorische waarde.</p> <p>Want onlosmakelijk verbonden met de landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen zijn de forten Rhijnauwen en Vechten, beide onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW). De NHW is een publiekstrekker van formaat, waarvan de ontwikkeling nog maar net op gang begint te komen. De potentie van de NHW als wandel- en fietsroute is enorm. Een verdedigingswerk van deze omvang, en dan nog wel verdediging via inundatie, is zeer bijzonder. Het ligt als een rode draad door het landschap, van Gorinchem tot Muiden, met Utrecht als scharnierpunt. De NHW sluit ook perfect aan op het thema Nederland-'Waterland', en heeft het in zich om internationaal de bekendheid van de Chinese muur te evenaren. Dit laatste klinkt misschien wat grotesk, maar is toch serieus bedoeld.</p> <p>Mijn overtuiging is dat het ontwerptractébesluit roet in het eten gooit (letterlijk en figuurlijk) waar het gaat om Utrecht als aantrekkelijke woon-/werkplaats, én waar het gaat om Utrecht als schakel in de NWH met al zijn toeristische potentie. Hiermee bedoel ik dat het eeuwig zonde zou zijn om nu te kiezen voor meer verkeer, verkeerslawaaï en luchtverontreiniging aan de oostkant van Utrecht. In de eerste plaats voor de mensen die er wonen en werken, en in de tweede plaats voor de (toeristische ontwikkeling van de) Nieuwe Hollandse Waterlinie.</p> <p>Het gaat mij dus om maatschappelijke én economische aspecten, om welvaart én welzijn. Beide gaan prima samen, als we nu slim genoeg zijn om te kiezen voor mensen en niet voor auto's. De ontwikkeling van Utrecht als aantrekkelijke plek om te wonen, werken en recreëren, gaat niet samen met de plannen voor de wegverbreding. Ook de jarenlange ontwrichting van wonen, werken en recreëren die de werkzaamheden met</p>	<p>Het ontwerpproces voor de Ring Utrecht is gericht geweest op het zoveel mogelijk beperken van de effecten op belangrijke waarden in het plangebied. Voor Amelisweerd betekent dit dat de verbreding beperkt is gebleven tot twee keer 15 meter, zonder werkstroken daarbuiten. Ook is er gekeken naar de omgeving Kromme Rijn, bijvoorbeeld onderdoorgang. De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen kan daardoor ook breder worden. Deze krijgt ook een betere verlichting. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand. Hier wordt de verlichting vleermuisvriendelijk gemaakt.</p> <p>Voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie is in de milieu-effectrapportage aangegeven dat er geen relevante effecten optreden. De door u geschetste potenties worden herkend en worden door het project niet aangetast.</p>	Ja

		zich mee zouden brengen, zouden een destructieve uitwerking hebben op de beoogde ontwikkeling.		
	2	Tot slot, deel ik vele van de elders al geuite zorgen (zoals met betrekking tot de toe te nemen geluidshinder en luchtverontreiniging). Het verkeerslawaaï vormt nu al een flinke 'stoorzender' voor wie recreëert aan de oostkant van Utrecht (zoals Amelisweerd, Uithof, de Hooge Kamp). In plaats van de (drog)redenerie "Ach, dat beetje extra lawaaï maakt dan ook niet uit", volg ik de wetenschappelijke (en gezond-verstand) redenerie dat elk beetje helpt. Wat betreft zaken als effecten op grondwater en op de Kromme Rijn (die vlak naast de tunnelbak loopt): dit wordt mij te technisch, maar een kind kan inzien dat de risico's van de werkzaamheden groot zijn – en de kosten navenant.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten. In het 'Deelrapport geluid - rapportage ten behoeve van het milieueffectrapport' is geconcludeerd dat over het gehele projectgebied genomen de geluidssituatie verbetert: het aantal gehinderden en het akoestisch ruimtebeslag is met het project in 2036 dankzij de geluidbeperkende maatregelen minder dan de situatie in 2016. Deze maatregelen worden conform het wettelijk kader getroffen voor geluidgevoelige objecten zoals woningen, ziekenhuizen en scholen. Recreatiegebieden zijn echter conform de Wet milieubeheer geen geluidgevoelige bestemming waarvoor normen gelden waaraan voldaan moet worden. In het ontwerp-tracébesluit bleek dat als gevolg daarvan de geluidbelasting in de genoemde gebieden met de geluidbeperkende maatregelen licht zou toenemen. Voor Amelisweerd zijn naar aanleiding van de zienswijzen wijzigingen doorgevoerd, waardoor de geluidbelasting in het gebied lager wordt dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Voor de Voorveldsepolder is in het voorlopige pakket een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. In het bovenwettelijk maatregelenpakket is voor dit gebied een bovenwettelijke maatregel voorzien: ten zuiden van het wettelijke scherm wordt een geluidsscherm met een hoogte van 2 meter geplaatst. Op de website van de provincie kunt u het definitieve pakket zien, zie https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht . Met deze maatregelen zal de geluidbelasting in het gebied rond de Voordorpsdijk verder worden teruggebracht.	Ja
ZWE-00109	1	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	2	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	3	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
	4	Mensen in volkstuinten, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee

	toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.		
5	Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	Ja
6	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofdioxide uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.	Ja
7	Geluidsschermen worden gepresenteerd als een adequate remedie tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in zeer beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen helemaal rampzalig: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een hels lawaai, waar die zij volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
8	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
9	Files kosten de mensen tijd. Natuurlijk willen we allemaal de ons toegemeten tijd zo aangenaam en nuttig mogelijk besteden, dus uw streven om dit reistijdverlies zo veel mogelijk te beperken verdient absoluut bijval. Maar dan moeten natuurlijk wel de grootste knelpunten het eerst aangepakt worden. En dat is nu waar uw beleid tekort schiet. Want waar is dat reistijdverlies het grootst? Dat blijkt niet op de snelwegen te zijn; het verbreden daarvan heeft daardoor weinig effect. Nee, het grootste tijdverlies vindt plaats in of rond de stad. Nu is de ruimte in en om de steden beperkt, dus wegbreiding is daar toch al geen optie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee

		Er is gelukkig een effectievere aanpak mogelijk: In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer-aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Park, binnenstad, etc). We moeten ook het fiets-verkeer sterk bevorderen. Er valt nog heel veel te verbeteren aan voorzieningen voor fietsers, en aan het OV-netwerk. En als we dat doen, zal het wegverkeer afnemen, en zullen de files verminderen, zonder dat we de wegcapaciteit hoeven te verhogen. Dat scheelt veel autoverkeer en dát is beter voor natuur, milieu, het klimaat – en dus ook voor de mens.		
ZWE-00110	1	De 'groene verbinding' over de A27 is niet zo groen en doet weinig voor de omgeving. Een glazen overkapping zoals van Movares doet dat wel. Dit moet direct worden onderzocht en ingevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
	2	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde tracébesluit. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat hoegenaamd niet renderen, dus u mag dit project niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	3	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	4	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelissewaard is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het folie veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelissewaard, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	7	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd.	Ja

		In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	
8	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja
9	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
10	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.	Ja

			Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	
	11	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtverontreiniging ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtvervuiling voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
ZWE-00111	1	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee wordt de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor weer functioneel.	Ja
	2	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gemaakt. Het is absurd dat u nu aan de uitspraak van de rechter voorbijgaat door de bak nu wel breder te maken. Steeds weer constateer ik dat u de belangen van onze kleinkinderen niet meeweegt ten opzichte van uw eigen ongebreidelde winstzucht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	3	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die niet geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
	4	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve tracébesluit. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat hoegenaamd niet renderen, dus u mag dit project niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	5	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
	6	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden. Dat is het paard achter de wagen spannen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee

7	<p>Verbreiding van de bak in Amelisweerd is onnodig. Binnen de bak passen 2 maal 6 rijstroken. De uitvoering wordt een stuk goedkoper en er is veel minder risico op beschadiging van het folie. Voor de verkeersveiligheid is het verstandig om 80 km/u max in te voeren. Dat heeft ook nog vele andere voordelen (nog betere doorstroming, minder uitstoot van fijnstof en geluid, enzovoort).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.</p>	Nee
8	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.</p>	<p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.</p>	Ja
9	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt.</p>	Ja
10	<p>Bereikbaarheid vergroten? Ik zie de Ring meer als een wurgende stinkstrop, waar zoals vaker weer de mindere inkomensgroepen het meest onder te lijden zullen hebben. Het zal eerder scheidend dan verbindend werken, niet alleen buurtlokaal maar ook psychologisch.</p>	<p>Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. En het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de adviesnormen van de WHO. In bijlage 4 van de oplegnotitie, waar de concentratieverschillen zijn weergegeven, is te zien dat ter hoogte van de locatie Wageningsberg 260 een lichte afname is te zien van de concentraties in 2030 ten gevolge met het project voor zowel stikstofdioxide als fijn stof. Door de wegverbreiding zal de waterlinieweg mogelijk ook beter doorstromen.</p>	Ja
11	<p>In 2015 heeft de regering toegezegd het Urgenda klimaatvonnis te gaan uitvoeren. Dan is het onacceptabel dat de minister van Infrastructuur en Milieu doorgaat met meer asfalt, omdat dat autogebruik, en aldus de CO2 uitstoot vergroot.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
12	<p>Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreiding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreiding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende</p>	Nee

			scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	
ZWE-00112	1	Ik zou graag zien dat verbreding van de snelwegen en kooppunt Lunetten wordt afgeblazen of op zijn minst heroverwogen. Als direct omwonende vrees ik bij verbreding voor juist meer files, meer geluidsoverlast en meer fijnstof. Bijzondere natuur zal ernstig worden aangetast. Tijdens de minimaal 8 jaar durende werkzaamheden zal onze wijk heel veel overlast krijgen. En gezien de recente verkeersprognoses en kostenberekeningen is m.i. deze verbreding onnodig, onverstandig, en kostenverslindend. Terwijl er ook betere alternatieven zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	Files? De plannen gaan uit van economische groei, terwijl CPB recent heeft geadviseerd plannen 5 – 7 jaar uit te stellen en dat meer snelwegen niet rendabel zijn en niet leiden tot minder wegverkeer en minder files. Er rijdt nu minder verkeer op de A27 dan in 2006. De fileprognoses waarop de aanpak is gebaseerd komen uit 2004-2008, die zijn achterhaald. De noodzaak voor de verbreding is dus vervallen.	In de ontwikkelde landelijke toekomstscenario's van de planbureaus CPB en PBL zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de groei van de economie, autobezit en autogebruik, thuiswerken, toepassing van meer elektronica in het verkeer, elektrische fiets en andere innovatieve ontwikkelingen, et cetera meegenomen (zie desbetreffende rapportages van CPB/PBL over WLO1 en WLO2). Die landelijke toekomstscenario's vormen weer input voor de verkeersmodellen die zijn toegepast in het project Ring Utrecht. Zo wordt er onder meer rekening gehouden met een toenemend gebruik van het openbaar vervoer in de toekomst en afnemend autobezit. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016. In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.	Ja
	3	De EU voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 strenger worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	4	Geluidsoverlast: In het OTB ontbreken afdoende maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen. Prognoses t.a.v. schonere en stillere auto's blijken steeds weer onjuist, en nieuwe inzichten zijn niet meegenomen. Overigens is de geluidsoverlast in de wijk Lunetten nu al veel te hoog. Betere geluidsschermen zijn hier nu ook al nodig.	De bouw van de schermen kan niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdens de bouw voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat er niet al toegezegd kan worden dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat neemt in de aanbesteding en het contract voor de realisatie met de opdrachtnemer(s), gunningscriteria op voor de aannemer om het belang van de omgeving, de wens om geluidsschermen zo snel mogelijk te bouwen, als aandachtspunt in de gaten te houden.	Ja
	5	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewerd).	Nee

6	Risico's op grootschalige lekkage als het folie in de A27-bak bij Amelisweerd wordt vervangen. Deze constructie is uniek in NL en wereldwijd. Voor het bijzondere werk dat nodig is, is nog geen technische oplossing gevonden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.	Ja
7	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
8	Natuur, landschap en leefbaarheid: Bescherming en behoud van natuur en oude bomen (Amelisweerd, Ecologische Hoofdstructuur) en landschap (Waterlinie) ontbreekt. Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, en kan oude bomen en verdwenen planten- en diersoorten niet zomaar vervangen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Kosten: Eerdere grote projecten (Betuwelijn, Rijksmuseum, Fyra) hebben altijd geleid tot veel langere bouwtijd en tot veel hogere kosten dan was voorzien en begroot. Dat geld kan in deze tijd beter aan andere projecten worden besteed.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
10	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluisverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
11	Innovaties? Het wordt volgens de plannen een traditionele (ouderwetse) weg. Allerlei eerder voorgestelde innovaties zoals overkapping, afzuigen van uitlaatgassen, zonne-energie, een Living Wall, ZOAB, worden hier niet toegepast.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (glazen overkapping). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Ja
12	Beter OV: Doe meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dat is de enige intelligente en toekomstbestendige oplossing. Tijdens de spits komt 66% uit Utrecht e.o. en heeft als bestemming ook Utrecht e.o.. Deze weggebruikers rijden minder dan 5 km. Als hiervan 15% de spits mijdt, is verbreding niet nodig. Alternatieven zijn: een andere reistijd, de fiets of beter OV voor korte afstanden, bv een sneltram.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
13	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
14	Er ligt een alternatief voorstel voor beperkte verbreding tot 2x6 rijstroken. Dat past in de A27-bak als wordt uitgegaan van max 80 km/uur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken). Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd.	Ja

			<p>Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016).</p> <p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximumsnelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	
	15	Verder kunnen de invoegstroken bij worden aangepast: Bij het weven van verkeer van A27 en A28 bij Rijnsweerd en van A27 en A2 bij Lunetten ontstaan nu de files. Dit kan worden opgelost door de invoegstrook aan te passen	Het weven is een keuzebeweging over de middenstreep van twee aaneengelegen rijbanen. De invoegstroken voor het weefvak liggen voor of in de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd. De nieuwe structuur van de weg (het ontweven) voorziet in wijzigingen aan deze in en uitvoerpunten.	Nee
ZWE-00113	1	<p>Gebrek aan nut en noodzaak, en twijfels over effectiviteit</p> <p>Recent onderzoek van juist ook voor de Rijksoverheid gezaghebbende instituten als het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geven aan dat investeren in meer wegen niet rendabel is. Er zijn andere, zowel effectievere als efficiëntere maatregelen beschikbaar, om files te doen afnemen. Het CPB noemt: kilometerheffing, investeren in voor- en natransport bij OV als betere alternatieven. Het kan toch niet zo zijn dat de professionele opinie van het CPB in twijfel wordt getrokken?!</p> <p>In het geval van de Ring Utrecht geldt daarnaast dat filevorming hier niet in de top10 van 2015 (bron: ANWB) stond. Het is derhalve bijzonder vreemd dat zoveel tijd, geld, moeite aan wordt besteed. Niet doen!</p> <p>De geplande verbreding van de A27 ter hoogte van de Utrechtseweg is onder andere een gevolg van de voorgenomen verbreding naar 7 rijstroken van de zgn. bak van Amelisweerd. Diverse studies tonen aan dat verbreding naar 6 rijstreken naar alle waarschijnlijkheid afdoende is, en ook voorkomt dat er teveel verkeersaanzuigende werking optreedt (incl. milieugevolgen). Het is dus niet alleen onnodig maar ook nog eens onwenselijk om een verbreding naar 7 rijstroken te plannen.</p> <p>Tevens wijs ik u op recente ervaringen en bevindingen m.b.t. de verbreding van de A4 bij Roelofarendsveen. Zelfs een instituut als Rijkswaterstaat geeft toe dat de files niet opgelost zijn en er zelfs extra congestie-problemen zijn gecreëerd, onder andere als gevolg van het zogenaamde flessehals-effect. Niet effectief dus. Dit effect zal op de A27 ook optreden omdat er geen verbreding t.h.v. de NRU en A27 richting Hilversum gepland staat. Juist ten hoogste van de Utrechtseweg (aan mijn kant) zal dit tot extra files, en daarmee milieuverontreiniging leiden. Dit effect zal nog eens extra groot zijn vanwege de eerdergenoemde verkeer-aanzuigende werking vanwege wegverbreding elders op het traject.</p> <p>De recente ontwikkeling naar zelfrijdende auto's heeft grote positieve consequenties voor de filedruk; als 10% automatisch gaat rijden, nemen de files met 30% af. Zelfs de Minister onderkent dit en geeft aan te verwachten dat binnen 20 jaar alle auto's zelfrijdend zijn; dit levert een enorme vermindering van filedruk hetgeen niet verder</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>In het MER Eerste Fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke</p>	Ja

	<p>grootschalig investeren in wegen, logisch maakt. Zeker als de plannen voor de Ring Utrecht op z'n vroegst pas in 2026 gereed zijn. Wederom: niet doen dus!</p>	<p>wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan het oplossen van vier files uit de filetop50. De hoogst genoteerde is de file op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd.</p> <p>Ten zuiden van de NRU is verbreding voorzien in het project Ring Utrecht. Tussen de aansluiting Utrecht Noord (NRU) en knooppunt Rijnsweerd krijgt de A27 er in beide rijrichtingen een rijstrook bij. Tussen de aansluiting Utrecht Noord en de aansluiting Bilthoven is de weg inmiddels verbreed. Dit is vastgelegd in het tracébesluit over het project A27/A1. Het project Ring Utrecht zet de spitsstrook op de rijbaan in de richting Hilversum om in een reguliere rijstrook.</p> <p>De vergelijking met Roelofarendsveen gaat niet op. Er is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen, maar van vier hoofdrijbanen.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
2	<p>Voorkeursstraject is onacceptabel anders dan in voorkeursvariant 4C geschetst</p> <p>In 2014 schreef de minister (bron: Ik ga verder) dat ze het acceptabel vindt dat de snelweg wordt uitgebreid met 1 rijstrook en dat de snelweg daarmee 3,5 meter dichterbij naar de bestaande woning komt te liggen.</p> <p>Inmiddels lijkt het, op basis van OTB-planschetsen, zo te zijn dat de snelweg met 2 rijstroken wordt uitgebreid (aan 'mijn kant'), en dat de snelweg er 7 meter dichterbij komt te liggen. Dit is een onacceptabele verandering van de voorgestelde situatie, en in tegenspraak met eerdere uitgangspunten, en het genomen besluit voor variant 4C. Ik wijs u in dit verband ook op het onderstaande, dat dit bevestigt.</p>	<p>In juni 2014 is de voorkeursvariant (VKV) vastgesteld op basis van het ontwerp Selecteren Compact. In de VKV wordt de A27 tussen knooppunt Rijnsweerd en de aansluiting Utrecht-Noord verbreed met een rijstrook aan beide zijden van de weg (Bron: "Ring Utrecht A27/A12: Voorkeursvariant"). Het ontwerp van de VKV gaat uit van een onvolledige aansluiting Utrecht Centrum. Met het vaststellen van de Voorkeursvariant is tevens aangegeven dat voor knooppunt Rijnsweerd nader onderzoek zal plaatsvinden om te komen tot een volledige aansluiting, waarbij alle richtingen vanaf Utrecht Centrum bereikbaar zijn. Hiertoe zijn diverse varianten uitgewerkt.</p> <p>In de notitie "Planstudie Ring Utrecht A27/A12: achtergrondnotitie keuze Rijnsweerd-varianten" (RWS, november 2014) zijn de verschillende varianten met elkaar en met de VKV/Selecteren Compact vergeleken en beoordeeld. De gekozen variant 4C heeft ter hoogte van de Utrechtseweg drie rijstroken op de parallelbaan. Dat is een rijstrook meer dan in een aantal andere varianten en ook een rijstrook extra ten opzichte van de VKV/Selecteren Compact. Dit betekent ook meer ruimtebeslag ter hoogte van de Utrechtseweg. Ondanks het extra ruimtebeslag ter hoogte van de Utrechtseweg heeft de integrale belangenafweging geleid tot de keuze van variant 4C.</p>	Nee
3	<p>Omgevingsaspecten en effecten voor aangrenzende bewoners worden onvoldoende meegewogen</p> <p>Alle projectpublicaties en -toelichtingen roemen en noemen de niet verder verslechterende luchtkwaliteit en/of het niet overschrijden van geluids- en</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Met de geluidbepalende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het</p>	Ja

	<p>fijnstofnormen. Los van het ernstige bezwaar dat ik heb tegen de modelmatige, en daarmee niet-feitelijk-juiste, cijfermatige doorrekening, ben ik het niet eens met uw beperkte en eenzijdige concretisering van het begrip 'omgevingsaspecten'. Het element 'woongenot' zou ook meegewogen moeten worden. Concreet: een snelweg die minimaal 7 meter dichterbij mijn woning komt te liggen, het kappen van bomen en een geluidswal die 1 tot 3 meter hoger is dan de huidige, brengt ernstig negatieve gevolgen met zich mee voor mijn woongenot en voor de dalende waarde van mijn huis. Als de plannen doorgaan dan komt er een muur recht naast mijn huis te staan die bijna 20 meter hoog is, en dat is hoger dan mijn huis. Dit is onacceptabel; de overheid heeft ook normen t.a.v. billijkheid en redelijkheid tegenover haar burgers in acht te nemen, zeker als het (in dit geval: discutabele) algemeen nut daarmee gediend wordt. En het kan ook zeker niet zo zijn dat het begrip 'omgevingsaspecten' eenzijdig door een overheid worden bepaald en ingevuld. In een samenleving anno 2016 behoren burgers daar ook een inspraak in te hebben, die nadrukkelijk verder en dieper gaat dan meedenken over de uitvoeringsvariant van het geluidsschermbaan.</p>	<p>huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 63 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 376 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 439 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd.</p> <p>Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij</p>
--	---	---

		<p>enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Het begrip woongenot is als zodanig niet meegenomen in de milieu-effectrapportage beoordeling omdat dit een subjectief begrip is. Wel is in het deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit gekeken naar verschillende aspecten van de leefkwaliteit. Uw specifieke situatie is meegenomen in de beoordeling belevingswaarde ruimtelijke kwaliteit waardoor deze in deelgebied 2 een negatief oordeel heeft gekregen. Daarom wordt er zorgvuldig gekeken naar een goede lokale inpassing.</p> <p>Door de aanpassingen aan de A27 is het onvermijdelijk dat de weg dicht bij de bebouwing komt. Juist vanwege het ruimtebeslag van het ontwerp-tracébesluit is op deze locatie samen met u als bewoner gekeken naar diverse inpassingsmogelijkheden. Ook voorafgaand aan de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit is regelmatig overleg gevoerd met bewoners en bewonersvereniging LUW. De inrichting van de strook tussen de weg en de woningen wordt door Rijkswaterstaat nader vormgegeven in overleg met de betrokken bewoners.</p> <p>Voor wat betreft de specifieke geluidssituatie op deze woning geldt dat op grond van het huidige geluidproductieplafond een geluidbelasting van 58 dB is toegestaan, door de uitvoering van het project wordt de geluidbelasting 57 dB. Daarbij is rekening gehouden met de groei van het verkeer tot 2036.</p>	
4	<p>Vervolgens wijs ik u erop dat met het uitbreiden van de snelweg aan onze kant uit, de overheid artikel 3 van de rechten van de mens overtreedt. Volgens art 3 van de rechten van de mens, heeft een ieder recht op leven. Dit recht wordt ons ontnomen: als we kijken naar de gevolgen van de uitbreiding van de snelweg richting ons als bewoners, dan kun je zien uit onderzoek dat de intensiteit van de Elementair koolstof (EC-)concentraties exponentieel toenemen. Zie exponentiële vervuiling, (bron: Dr. M. Roemer TNO, 2009). Volgens een rapport van het Planbureau van de Leefomgeving uit 2009 is op te maken dat EC een goede indicator is voor de verspreiding van fijnstofemissies door verkeer. In het dossier 'Fijn stof', hoofdstuk 3, 'Luchtkwaliteit'. Versie 1 © RIVM, Bilthoven, januari 2013, is te lezen in Tabel 3.2 dat de Levensduurverkorting door blootstelling aan de fijnere fractie van fijnstof (PM_{2,5}) in lucht in Nederland 11,8 maanden bedraagt.</p> <p>Mijn inziens is het beter dat de uitbreiding van de snelweg er niet komt omdat het elke meter dat de snelweg naar ons toekomt, onze levensduur met exponentiële waarde afneemt. Beter is het om de snelweg aan de andere kant uit te breiden waar een paar volkstuinjes staan dan aan onze kant; dan wel ons uit te kopen, of helemaal geen verbreding te laten plaatsvinden.</p> <p>Daarnaast is het moeilijk te zeggen wat nu en op langer termijn de gevolgen zijn van de andere emissies zoals ultrafijnstof wat op dit moment moeilijk te meten en te modelleren. En in dit verband wijs ik u op het milieu-effect dat ontstaat wanneer de maximum snelheid niet tot 100 km/h beperkt wordt en blijft. Het is bekend dat een hogere snelheid onevenredig veel meer uitstoot van schadelijke stoffen met zich meebrengt. De overheid in deze heeft geen goede reputatie m.b.t. het zich houden aan snelheidsafspraken (zie A2-snelheidsverhoging tussen Utrecht en Amsterdam).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Voor een antwoord betreffende het artikel 2 (en niet 3) van de rechten van de mens wordt u verwezen naar het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en Wettelijk kader.</p> <p>In de rapportage Ring Utrecht, van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit, welke behoort bij de ontwerp-tracébesluit-documenten, is ingegaan op de concentraties en de effecten van roet (EC). Roet en ultrafijnstof worden vaak in relatie gebracht met gezondheidseffecten. In het ontwerp-tracébesluit/milieu-</p>	Ja

		effectrapportageontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage luchtrapport is roet en ultrafijnstof niet meegenomen omdat er (nog) geen norm is waarop getoetst kan worden. In de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 is aangegeven dat in de huidige situatie de PM2,5 concentratie maximaal 14 u/m3 is en zal afnemen naar maximaal 9 u/m3 in 2030. Deze maximale concentratie in 2030 ligt onder de WHO advieswaarde van 10 u/m3. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door de NSL maatregelen.	
5	In dit verband wil ik ook aandacht vragen voor trillingen. Voor zover bekend is naar trillingshinder in het geheel geen onderzoek gedaan. Met het zo dicht bij de woning aanleggen van de extra rijstrook/ extra rijstroken is de kans op extra trillingshinder en hinder als gevolg van laag-frequent geluid aanzienlijk.	In de richtlijnen voor de planstudie Ring Utrecht is het aspect laagfrequent geluid niet genoemd. Binnen het projectgebied zijn er namelijk geen specifieke installaties of apparaten aanwezig die LFG kunnen veroorzaken. Om die reden is het aspect laagfrequent geluid niet onderzocht in het project Ring Utrecht. Trillingen die veroorzaakt worden door verkeer zijn meestal een direct gevolg van de slechte kwaliteit van de weg. Aangezien de wegen in het project Ring Utrecht in zijn geheel worden gereconstrueerd, worden bestaande oneffenheden weggenomen en zal de weg weer vlak worden. Bovendien worden in het project de voegovergangen bij de viaducten aangepakt, waardoor de geluidproductie en de trillinghinder van deze constructie afneemt.	Ja
6	Programmatische aanpak stikstof Het is overigens nog maar zeer de vraag of uitbreiding wel toegestaan is. Uit de stukken volgt dat het project is opgenomen als prioritair project onder de Programmatische Aanpak Stikstof. Het is evident dat de aanleg en het gebruik van de aangepaste wegenstructuur leidt tot extra stikstofdepositie op diverse nabijgelegen en ook verder weggelegen Natura 2000-gebieden. Omdat het project is opgenomen als prioritair project in de PAS kan gebruik worden gemaakt van de ontwikkelruimte zoals deze onder de PAS beschikbaar is. Het is echter zeer de vraag of de Programmatische Aanpak Stikstof zoals deze nu wordt uitgevoerd in overeenstemming is met artikel 6 van de Habitatrichtlijn en de rechtspraak daarover van het Hof van Justitie van de EG. Meer in het bijzonder valt te betwijfelen of het plan – waaronder wordt begrepen aanleg en gebruik – niet leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van diverse Natura 2000-gebieden. Het antwoord daarop is naar mijn oordeel zonder meer bevestigend. Vervolgens is de vraag of de in het kader van de PAS genomen maatregelen kunnen worden beschouwd als mitigerende maatregelen in plaats van compenserende maatregelen. Verwezen wordt naar de arresten van het Hof van Justitie inzake Sweetman (11 april 2013, C-258/11, ECLI:EU:C:2013:220) en Briels (arrest van 15 mei 2014, C-521/12, Briels, (ECLI:EU:C:2014:330)). Wij zijn overtuigd dat de PAS beschouwd dient te worden als compenserende en niet als mitigerende maatregelen. Immers de aantasting vindt plaats waarbij kwesties is of de PAS-maatregelen het effect sorteren zoals wordt verondersteld.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie). Inmiddels is het PAS niet meer van kracht en is er sprake van nieuwe juridische kaders met betrekking tot de stikstofdepositie op Natura2000-gebieden. In de Passende Beoordeling 2020 en in de Toelichting bij het tracébesluit 2020 is dit nader toegelicht. Het project voldoet aan de nieuwe wettelijke kaders inzake stikstofdepositie.	Ja
7	Nu sprake is van compensatie en niet van mitigatie betekent dit dat ook dient te worden gekeken – verwezen wordt naar artikel 6 Habitatrichtlijn – naar de vraag of voor het gesignaleerde probleem – kort gezegd: oplossen van de congestie rondom Utrecht – alternatieven beschikbaar zijn. Dat die alternatieven er zijn is evident. De meest voor de hand liggende alternatieven zijn – uiteraard – investeren in openbaar vervoer en spreiding in gebruik van de weg bewerkstelligen zodat er minder piekmomenten in het gebruik ontstaan. Immers een groot deel van elk etmaal wordt de weg niet optimaal gebruikt. Verwezen wordt voorts naar hetgeen het CPB dienaangaande heeft opgemerkt. Naast de alternatieventoets dient ook worden beoordeeld of er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang. En hoewel met wegaanleg een publiek belang wordt gediend is daarmee niet gezegd dat dit publieke belang – betere doorstroming van het verkeer – groot genoeg is (gelet ook op de mogelijkheid van alternatieven) om een ander	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie). De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.	Ja

	groot publiek belang dat beschermd wordt door Vogel- en Habitatrichtlijn – de biodiversiteit – te laten wijken. Dat klemt temeer nu vele habitattypen en soorten in Natura 2000-gebieden in de directe omgeving van het plangebied zich in een ongunstige staat van instandhouding bevinden.	Voor meer informatie over de alternatievenafweging wordt verwezen naar het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 alternatievenafweging.	
8	Ook wil ik wijzen op de veiligheidsrisico's die dreigen te ontstaan bij snelweguitbreiding aan mijn zijde. Mijn huis valt dan binnen een zgn. Plasbrandaandsachtsgebied; kennelijk brengt de uitbreiding voor mij gevaar met zich mee. Ik ben van mening dat de overheid dan z'n verantwoordelijkheid moet nemen, bijvoorbeeld door mij uit te kopen. Indien ze dat niet doet, is er sprake van veiligheidsrisico's, schade vanwege verminderde verkoopbaarheid en toename van toekomstige verbouwingkosten. Schadecompensatie is dus een logisch gevolg.	Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone. Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dichterbij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
9	Onduidelijkheid boscompensatie grenzend aan ons perceel. Tot onze grote verbazing vernemen wij ook in de laatste kaarten dat er plannen zijn ingetekend om boscompensatie toe te passen op het perceel rechtstreeks achter mijn huis. Dit is nog niet in eerdere fasen ter sprake gekomen. Navraag bij inloopavonden levert ook tegenstrijdige informatie op. Wij zouden erg graag betrokken worden bij deze plannen en invulling hieraan, zeker omdat dit ons direct treft en een grote impact heeft op de ruimtelijk en groene beleving die wij dagelijks ervaren in onze tuin en uitzicht vanuit huis. En daarmee ons woongenot en hoogstwaarschijnlijk ook impact heeft op de waarde van onze woning. <i>Bron: Kaartenmap bij het MER - deel 2, pagina 26: 10.5 Ontwikkeling bosgebieden. (zie rode cirkel)</i> <i>Bron: Ontwerp Tracébesluit in beeld - pagina 52 (zie rode cirkel)</i> De laatste informatie die wij ontvangen hebben van RWS in de speciale ondersteuning en informatievoorziening specifiek voor de inpassing op de Utrechtseweg, is dat dit per abuis zo is ingetekend. Echter gezien het feit dat dit op meerdere kaarten dusdanig is ingetekend, zouden wij naast deze mondelinge mededeling dit ook graag zwart op wit bevestigd zien. En als dit toch concrete plannen zijn aangaande bos compensatie, zouden wij graag betrokken zijn bij de daadwerkelijke invulling van deze boscompensatie rechtstreeks grenzende aan ons perceel.	Uw constatering dat het perceel voor boscompensatie (2NL2) niet juist was ingetekend is correct. In het tracébesluit is deze omissie hersteld, zie voor deze aanpassing de Nota van Wijziging 2020 en de oplegnotitie bij het landschapsplan 2020. Het door u aangegeven perceel is daarin niet meer aangewezen voor boscompensatie.	Ja
10	Risico op bouw- en grondwaterschade; schade aan mijn huis Wanneer de schelweg aan mijn kant verbreed wordt, ontstaat er een groot risico t.a.v.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Ja

		<p>bouwschade (o.a. heien) en grondwaterschade a.g.v. gronddruk. De kans is reëel dat er in en aan mijn huis scheuren gaan ontstaan en dat de fundering(sbalken) aangetast worden vanwege verandering van grondwaterhoogte. Ik wijs u in dit verband ook op de recentelijke en terechte nieuwe zienswijze van de Rijksoverheid t.a.v. schadecompensatie a.g.v. gasboringen in de provincie Groningen. Eenzelfde situatie kan zich in mijn geval ook voordoen, en het is beter om die te voorkomen.</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p>	
	11	<p>Mijn directe burens en ik worden onevenredig hard getroffen In aanvulling op het bovenstaande plus samenvattend: als er al een uitbreiding moet plaatsvinden t.g.v. een algemeen nut, dan kan het in mijn optiek niet zo zijn dat 4 gezinnen met eigen-woning-bezit, enorm getroffen worden in hun woongenot, waarbij de reguliere planschade-compensatie op geen enkele manier recht zal doen aan de daling van het woongenot evenmin aan de daling van de waarde van de woning. De overheid heeft een morele verplichting om hier een redelijke compensatie of een andere afweging voor te maken. Tevens en ter onderbouwing van de onredelijke en onmenselijke situatie die er ontstaat, wil ik tenslotte wijzen op de projectoverlast die er de komende jaren voor mij en mijn gezin dreigt te gaan ontstaan. En alle onzekerheid die dat met zich meebrengt. Het kan toch niet zo zijn dat in een beschaafd land, de overheid geen redelijke compenserende maatregelen neemt, voor situaties van jaren bouwoverlast die direct grenst aan de tuin van een getroffene. En die feitelijk ook betekenen dat mijn huis voor de komende 10 jaar niet tegen de WOZ-prijs verkoopbaar is.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p>	Nee
ZWE-00114	1	<p>Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).</p>	Nee
	2	<p>De bereikbaarheid van de regio moet nodig verbeterd worden, en gelukkig is dit ook zeker heel goed mogelijk! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een andere: de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak is tot mislukken gedoemd. Sterker nog, het resultaat zal het tegenovergestelde zijn van het beoogde doel. Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nog minder toegankelijk, en verzieken daar het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee
	3	<p>Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.</p>	Nee
	4	<p>Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec. Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee

5	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit heeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste van een stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	Hoe kan u nu serieus zo'n groot project promoten, terwijl we nog maar net het klimaatakkoord hebben ondertekend? Weer een mooi geval van met de mond belijden maar het tegengestelde doen.. Zo lokt u nog meer verkeer naar en rond Utrecht, en zal er niks veranderen, behalve nog meer luchtverontreiniging en verkeerd kapitaalgebruik/kapitaalvernietiging.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Nee
7	Dat u meer asfalt wilt terwijl duidelijk is dat dit niet wenselijk is in een klimaat waarin de regenbuien alleen maar heviger worden is volslagen idioot. De burger moet de tegels uit zijn tuintje halen terwijl u een oppervlak asfalteert ter grootte van duizenden tuintjes.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt.	Nee
8	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
9	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidsschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
10	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
11	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt.	Ja
12	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	Ja
13	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
14	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens	Ja

	<p>tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.</p>	<p>(achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	
15	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee. Genoeg is genoeg. De strijd van 35 jaar geleden is gestreden. Niet opnieuw!</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	Ja
16	<p>En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.</p>	<p>Destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja
17	<p>De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vreezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt.</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	Ja

ZWE-00115	1	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	2	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
	3	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer auto's richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dat zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	4	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	5	Door de veranderingen in en bij Amelissewaard vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
	6	Verbreiding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	7	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	8	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze lijn is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	9	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelissewaard opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	10	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukte van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00116	1	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	2	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
	3	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
	4	De oplossing Verbreden A27 is alleen beschikbaar voor de beperkte groep van automobielgebruikers. Voor de mensen die leven met spaarzaam gebruik van auto's auto wordt niets gedaan, zij worden uitgesloten voor deze dure voorziening. De alternatieve oplossing is beschikbaar voor een veel grotere groep van gebruikers. De automobielgebruikers kunnen via de voorzieningen op de knooppunten nog steeds gebruik maken van de ,niet verbrede, A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	5	Nut en noodzaak van dit project van 1,2 miljard euro zijn niet aangetoond. De op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) heeft laten zien, dat het project niet rendabel kan worden. Met het Centraal Planbureau vind ik, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	6	Ik voorzie en vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27 met extra rijstroken. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidsscherm ter hoogte van de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidsscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch heel wat verantwoordder dan het asfalt van een snelweg.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidsscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidsscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit	Ja

		hierop is aangepast. Het scherm wordt transparant uitgevoerd en komt rechttop tussen de gebouwen te staan.	
7	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
8	De ecologische compensatie voor het kappen van delen van Nieuw Amelisweerd is veel te mager uitgewerkt. Aan kaartjes met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn mag u niet meer in aanmerking nemen voor compensatie. Op dit moment biedt het Ontwerp Tracébesluit te weinig garantie voor een wel acceptabele compensatie. Trek het in.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
10	De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog steeds niet aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal inwoners in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Verder is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen voldoet. Het is bovendien volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
11	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja
12	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	13	De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	14	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
	15	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan. Het is voor mij volstrekt niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk honderden jaren voor je weer dezelfde capaciteit terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaat. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomst van onze kinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
ZWE-00117	1	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
	2	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad te ontwijken. Het is voor mij volstrekt niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als burger beseft dat het onverstandig, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo onze kinderen hun toekomst te ontnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
	4	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.	Ja

		Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	
5	Natuurcompensatie is een aardig bedacht doekje tegen het bloeden maar heeft met de realiteit niets te maken, maar dan ook echt helemaal niets. Amelisweerd is een eeuwenoud bos. Deze bomen hebben een historie en zijn niet even te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. De gedachte dat dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister is ontstellend verbijsterend. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade zou kunnen worden gecompenseerd door elders wat bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop! Wat moeten onze kleinkinderen wel van ons denken?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
7	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	In het ontwerp tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
9	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
10	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.	Ja

		Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	
11	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
12	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
13	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluiptverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
14	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
15	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fouragegebieden.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.	Ja

16	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja
17	Verbreiding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
18	Er is veel haast gemaakt, dat zie je ook aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er nog zijn. Door een paar maanden langer na te denken was er een veel beter ontwerptractébesluit geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn, want het modelsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het hele project niet nodig is. Van uitstel zou afstel komen, voor alle partijen beter, juist voor u.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en gebruik nieuwe WLO scenario's) en paragraaf 2.12 Procedures.	Nee
19	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
20	De ecologische compensatie voor het vernietigen van lappen Amelisweerd is veel te slecht uitgewerkt. Aan kaartjes met zoekgebieden zonder garantie van aankoop en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Op dit moment biedt het OTB te weinig garantie voor een wel acceptabele compensatie. Trek het in.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00118	1 Lijkt me geen oplossing maar een verplaatsing van de files op andere delen van het verkeersnet. Geeft veel extra CO2 en geluid en fijn roet overlast bij de omwonenden; volksgezondheid Nog een paar jaar voor nieuwe technologie en de wegen zijn breed genoeg. Je wordt automatisch tot een vaste afstand gebracht'; afgeremd als je te dicht bij komt; dus minder afstand tussen auto's nodig 3 banen waarin zich de goede afstand tot elkaar vanzelf regelt van resp 80, 100 en 120 km/h Geluid en fijn roet etc. ook van de baan/snelweg. Dus stop met alsmaar meer van hetzelfde in deze 8 jaren maar stimuleer 8 jaren ontwikkelingen op veekeerslogistiek en allemaal happy en gezonder!!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De	Ja

			<p>Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotatiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	
ZWE-00119	1	De geluidsschermen langs hooggelegen fly-overs van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook wat verder in de woonwijk Rijnsweerd een nodige geluidafscherming te bewerkstelligen. De schermen moeten overal tenminste 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg het lawaai flink te verlagen. Daarnaast moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100% geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgestelde maatregelen.	Nee
	2	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidsschermen.	Nee
	3	Bij woningen moeten geluidsschermen transparant worden uitgevoerd	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
	4	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te	Ja

		beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	
5	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	De EU voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 strenger worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
7	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja
8	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Ja
9	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.	Ja

	10	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidsschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
	11	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	12	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
	13	Om tot een positieve MKBA te kunnen komen heeft u aangenomen dat de Nederlander nog 100 jaar lang accijns op benzine en diesel zal blijven betalen. Dat lijkt mij helemaal niet te rijmen met alle nationale en internationale afspraken over de uitstoot van kooldioxide.	Deze manier om met accijns om te gaan is standaard in de werkwijze van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Het is inherent aan het gebruik van prognoses dat aannames over de toekomst gemaakt worden. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
ZWE-00120	1	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, NOx, slijtage van remmen, banden en wegdek. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen verergeren. Als de gekozen ontwerpssnelheid verhoogd wordt naar 120 km/u zal dit nog erger worden. Door te gaan voor een maximum snelheid van 80 km/u zal de luchtvervuiling afnemen. Dit is belangrijk voor mijzelf en mijn gezin, omdat de luchtverontreiniging in het Utrechtse nog niet aan de normen voldoet. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat, is verbreding niet meer nodig en dan zal de luchtkwaliteit in het Utrechtse hopelijk voldoende verbeteren door afname van de roetuitstoot.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
	2	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

	energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.		
3	Daarnaast is uit diverse onderzoeken gebleken dat het fileprobleem met uw huidige voorstel niet wordt opgelost. Op de A4 heeft het ontweven niet geleid tot minder files, maar juist meer. Bovendien komt de A27 niet voor in de top van file locaties. Ik snap niet waarom hier 1.2 miljard aan moet worden besteed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
4	De verhoging van de geluidsschermen van 6 naar 12(!) meter. Hoe prettig het ook is om minder geluidsoverlast te hebben, aankijken tegen een muur van 12 meter hoog rondom de hele wijk lijkt mij eerlijk gezegd nog erger. Als de weg niet verbreed wordt, is er ook geen noodzaak meer tot het verhogen van de geluidsschermen naar 12 meter. In de huidige situatie moeten de schermen ook hoger worden, maar dat zou dan om enkele meters gaan en niet om een verdubbeling.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.	Nee
5	Ik vind nergens een onderbouwing van het effect van de hoge geluidsschermen rondom Lunetten op de achterliggende bomen en planten in het park de Koppel. Als dit dichte schermen worden, zal dit aanzienlijke effect hebben op de lichttoetreding. Is onderzocht wat het effect is van deze hoge schermen op de vegetatie in het park? De toezegging is dat park De Koppel gespaard zal blijven, maar is dit ook gegarandeerd? Kunnen de schermen op de huidige taluds worden geconstrueerd zonder extra steunpunten in het park? Is onderzocht wat de lange termijn effecten van deze hoge schermen zullen zijn op de bomen er achter? Zijn de bomen en planten nog levensvatbaar als ze permanent in de schaduw komen te staan? Het is mooi dat het park gespaard blijft, maar als de bomen vervolgens afsterven door gebrek aan licht dan hebben wij er in de wijk niets aan. Ik zou graag uw onderbouwing zien van het effect van deze hoge schermen op park de Koppel.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Koppeldijk en de Waijensedijk.	Nee
6	Mochten de plannen toch door gaan dan zouden naar mijn mening de geluidsschermen in ieder geval zo vroeg mogelijk tijdens de uitvoering moeten worden geplaatst, om de geluidsoverlast van de bouw te beperken. De geluidsschermen kunnen wellicht transparant worden en voorzien van zonnecellen. Wie weet kunt u een voorbeeld nemen aan "de weg van de toekomst" (N329), die energieneutraal in aanleg en gebruik is. Bovendien kunt u bij de aanbesteding inzetten op zuiniger en stiller materieel met zo min mogelijk uitstoot om de luchtvervuiling tijdens de uitvoering te beperken.	De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.	Ja
7	De bouwperiode zal langdurig zijn, en ik zou graag meer informatie krijgen over de overlast die dit met zich mee gaat brengen, en hoe u in de aanbesteding mee gaat nemen om dit te beperken. Vaak wordt 's nachts aan wegen gewerkt, maar zo dicht bij onze woonwijk lijkt me dat niet acceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt	Ja

		voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.	
		Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	
9	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
10	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja
11	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
12	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
13	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
14	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk	Ja

		afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.		
15	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee	
16	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet net niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee	
17	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee	
18	U voert ten onrechte de aanpak van de oevers langs de Kromme Rijn op als compensatiemaatregel voor de afkalving van het landgoed Amelisweerd. Ik wil u er op wijzen dat deze aanpak van de oevers een reeds bestaande, door Europa gestelde, verplichting is binnen de Kader Richtlijn Water (KRW). Uit te voeren door het HDSR en toevalligerwijs in de nabijheid van de A27. U kunt deze derhalve niet opvoeren als compensatiemaatregel voor dit project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja	
ZWE-00121	1	Utrecht is een prachtige stad om te wonen, vooral ook vanwege de vele soorten natuur op wandel- en fietsafstand. Het alom aanwezige lawaai van met name snelwegen doen hieraan echter veel afbreuk. De groene gebieden kun je alleen bereiken na het kruisen van een drukke snelweg met zijn lawaaizone en onrustzone (bewegend blik, in de zon schitterende auto's, enz.). Die weerstand/barrière moet je altijd nemen om 'buiten' te komen. Die weerstand moet verkleind worden ipv. nog verder vergroot!!!!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	We weten dat de lucht in de Utrechtse regio door al die snelwegen nogal ongezond is, helemaal in een km brede zone rond de snelwegen, die je weliswaar niet ruikt, maar ongezond is het wel (met name het ultrafijnstof en de stikstofoxiden). De Ring moet daarom niet nog drukker en breder maar juist minder druk en dus niet verbreed worden. En het verkeer moet langzamer – max 80 km per uur - rijden om lawaai en luchtvervuiling te verminderen. Meer verplaatsingen per fiets en light-rail en dus verbetering van beide soort netwerken en daarmee het wegverkeer reduceren. Dat kan helemaal goed in een compacte stad als Utrecht en de regio eromheen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee

3	Voor die broodnodige verbetering van het lightrail en doorfietsnetwerk in deze regio met zijn snelgroeiende bevolking en bedrijvigheid (met name ook USP) is zeker nog drie miljard euro nodig de komende tien-twaalf jaar, vooral voor een regiodekkend lightrailnet (de regio Utrecht loopt sterk achter op de andere grote steden). Geef dit prioriteit, minister. Realisatie hiervan zal een verademing zijn in en rond de stad, maar ook op snelwegen die daardoor minder druk en veiliger worden (minder in- en uitvoegend verkeer). Ik ga nu nog in op een aantal specifieke punten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)	Nee
4	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
5	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
6	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidsschermen krijgen, liefst met zonnepanelen. En nergens zou volstaan mogen worden met geluidsschermen lager dan 4 m.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
7	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilitieit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
9	Als u files wil verminderen moet u niet de snelwegen verbreden maar het reistijdverlies in de stad en op het onderliggend wegennet aanpakken. Dat is nl. veel groter dan het reistijdverlies (en dus de toegerekende kosten) op de snelwegen rond de stad. Vanwege gebrek aan ruimte in en om de steden zal die aanpak moeten bestaan uit verbetering van het fiets- en OV-netwerk zodat het wegverkeer afneemt en met de huidige wegcapaciteit in de steden de files afnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
10	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen hiermee rekening gehouden? En heeft u rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in	Ja

		deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	
11	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	De Europese richtlijnen voor luchtvervuiling schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 op Europees niveau strenger worden. Ik zie graag een doorrekening daarvan voor het verkeer op de Ring. Het is verder volstrekt niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
13	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
14	En het dak op de bak mag niet de hoofdinlooproute worden voor Amelisweerd, omdat de luwe zone voor de natuur van de landgoederen zich nu juist aan deze zijde bevinden en de recreatieve drukte in de buurt van het Theehuis aan de andere zijde.	Gemeente Utrecht is verantwoordelijk voor de inrichting van de groene verbinding (het dak op de bak). Dit zorgpunt van u wordt voorgelegd aan de gemeente.	Nee
15	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
16	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
17	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja
18	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur	Ja

	<p>verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>(verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.</p>	
19	<p>Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
20	<p>In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee
21	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.</p>	Ja
22	<p>ja, zie mijn beide zienswijzen. Ik krijg een nog slechtere leefomgevingskwaliteit, nog mer lawaai in het Park Voorveldse Polder en de waterspeelplaats voor kinderen in het bijzonder en een nog grotere barrière naar 'buiten'. Maar vooral: het klimaatprobleem wordt nog groter terwijl dit nu juist heel snel in grote stappen moet worden aangepakt. Grote hoeveelheden methaan dreigen de komende jaren (ja, echt binnen vijf jaar!!!!!!) vrij te komen uit de smeltende permafrost door het niet serieus nemen van het klimaatprobleem. En dit is nog maar een van de vele turning points die we op heel korte termijn dreigen te overschrijden. Over 15 jaar moeten de klimaatemissies van het wegverkeer daarom al 90 percent lager zijn in rijke ontwikkelde landen als Nederland.</p>	<p>De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).</p>	Nee

ZWE-00122	1	RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).	Nee
	2	Bovendien is het maar zeer de vraag of het autogebruik nog verder zal toenemen, gezien nieuwe mogelijkheden en ontwikkelingen als autodelen, telewerken, verbeterd openbaar vervoer, etc	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).	Nee
	3	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter bereikt dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met nodeloos breed talud gemaakt. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden. Steeds weer moet ik concluderen dat u de belangen van onze kinderen niet meeweegt ten opzichte van uw eigen materieel gewin.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	4	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan NNN-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
	5	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die niet geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
	7	Verbreding van wegen en dus nog meer wegverkeer gaat niet samen met minder energiegebruiken en minder CO2-emissies. Trein, bus en (elektrische) fiets zijn het energiezuinigste, CO2-vrije alternatief. Dus geen verbreding van de Ring en geen nieuwe wegen meer.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
	8	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	9	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee

ZWE-00123	1	De 'groene verbinding' over de A27 is niet zo groen en doet weinig voor de omgeving. Een glazen overkapping zoals van Movares doet dat wel. Dit moet direct worden onderzocht en ingevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
	2	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd)	Ja
	3	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidsschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	4	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
	5	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	Ja
	6	De stikstofvervuiling van de natuur is nu al een halve eeuw zo groot dat nu zelfs de eiken op de Veluwe en de rupsen op de eik na jaren van slechte groei beginnen te sterven. Daar draagt het wegverkeer belangrijk aan bij, ook het verkeer op de Ring. Reden temeer om de stikstofoxidenemissies van het verkeer sneller te reduceren en alles toe doen wat mogelijk is om de groei van het verkeer te stoppen, zodat de verlaging van de emissies per km van auto's en trucks ook daadwerkelijk tot minder stikstofstress in de natuur leidt. Dit nieuwe probleem van eiken- en rupsensterfte in de natuur is in de MER ook niet onderzocht. Ik dring dan ook sterk erop aan dat u de juiste maatregelen treft om het wegverkeer te verminderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee

ZWE-00124	1	Decisio heeft een MKBA uitgevoerd, waarbij Decisio eigen economische groeiscenario's heeft gebruikt. Alleen bij hun scenario van hoge groei had dit project een positief saldo. Intussen hebben PBL en CPB nieuwe scenario's openbaar gemaakt. Bij gebruik van die scenario's blijkt het project verre van rendabel te zijn, zelfs niet als de economie de komende 100 (!) jaar blijft groeien. Ik verzoek u dan ook van de verbreding af te zien.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	2	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
	3	Normoverschrijding is volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) bijna 4% toe (ontwerp-tracébesluit tov autonoom). Uit tab 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale projectgebied lager dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het ontwerp-tracébesluit ten opzichte van de huidige situatie? Zijn deze binnen de wettelijke grenzen?	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	Ja
	4	Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	Ja
	5	Op diverse plaatsen worden in de plannen bomenrijen, soms zelfs in meerdere lagen, verwijderd. In het RIVM rapport "Het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit, Update 2011", RIVM Rapport 680705019/2011 van J. Wesseling, S. van der Zee (GGD Amsterdam) en A. van Overveld wordt op de situatie van bomen langs een snelweg ingegaan. In het rapport is in sectie 4.5 voor een schematische situatie onderzocht wat het effect is van een aaneengesloten bomenrij langs een snelweg. Het effect van de bomenrij plus ondergroen is dat de concentraties op en direct naast de weg iets toenemen en de	In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf	Ja

	<p>concentraties op grotere afstand iets afnemen omdat de luchtstroom omhoog wordt gestuwd. Hierbij is het eventuele effect van depositie van fijnstof op de bomen nog niet in rekening gebracht. Hoewel niet onderzocht, mag worden aangenomen dat meerdere boomrijen dit afschermdende effect versterken. Evenzo zal het verwijderen van bestaande bomenrijen naast een snelweg het opstuwende/afschermdende effect van de bomenrijen naar verwachting verminderen en in hogere bijdragen van de emissies van het wegverkeer in de omgeving resulteren.</p> <p>In het InnovatiePlatform Luchtkwaliteit (IPL) van RWS is het effect van groen langs wegen ook onderzocht en samengevat in "Toepassingsadvies Vegetatie, Het advies t.a.v. de toepassing van vegetatie ter verbetering van de luchtkwaliteit langs snelwegen, Rapportnummer IPL-2b". In het advies van het IPL wordt ook op de mogelijke afschermdende werking van groenstroken op grotere afstanden tot de weg gewezen. Tevens wordt gewaarschuwd voor potentieel negatieve effecten op kortere afstanden achter de vegetatie. Bij het uitdunnen van een bestaande groenstrook is het denkbaar dat mogelijke kleine positieve effecten teniet worden gedaan en dat negatieve effecten gaan optreden.</p>	<p>Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen.</p> <p>Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p>	
6	Wij verzoeken een degelijk onderzoek naar de luchtkwaliteit en zonodig om passende maatregelen om deze op peil te houden en zo mogelijk te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.	Ja
7	Daarnaast is er in de plannen géén geluidscherm opgenomen ter hoogte van de wijk waar ik woon, het Zwarte Woud in Lunetten. Twee bedrijfsgebouwen die daar staan vangen het geluid in plaats van een scherm op, maar dit is niet volledig. Blijkbaar is het voor RWS acceptabel dat de geluidsvoorziening voor een woonwijk een groot gat heeft. Dit is voor mij als bewoner onacceptabel. Is het overigens wettelijk vastgelegd dat de gebouwen er altijd blijven staan? Je lost een geluidsprobleem op met een (privaatrechtelijk) gebouw. De eigenaar is niet verplicht het gebouw (in dit geval ook de geluidsvoorziening) in stand te houden. Zijn hier afspraken over gemaakt? Hoe kan RWS ons garanderen dat de geluidsvoorziening er altijd zal zijn?	<p>In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB.</p> <p>Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid.</p> <p>Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.</p>	Nee
8	De hoge geluidbelasting treft niet alleen specifiek mijn woning maar de gehele buurt. Doordat op bepaalde plekken de geluidbelasting toeneemt, vermindert het woongenot in de wijk. Ook zal het mogelijk gevolgen hebben voor de (economische) waarde van de woningen. Wij verzoeken derhalve om een volledig en adequaat geluidscherm.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de wijk Lunetten.	Ja
9	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste een stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving, op de natuur, en op de gezondheid van bewoners van de aangrenzende buurten en wijken. Daarom mag het niet	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en	Nee

		doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we als bewoners graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hooggraven en Lunetten aan het begin van het project adequate schermen krijgen, liefst met zonnepanelen. Beter nog zou zijn om de gehele snelweg te overdekken, zoals ook bij de A2 deels gedaan is.	paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	
ZWE-00125	1	<p>Onderwerp: De Stichting tot behoud van het Prinsenlaantje en ommelanden (SBP) is een stichting, die is opgericht door burgers van de gemeente De Bilt (burgerinitiatief), gericht op het behoud, verantwoord beheer en zo mogelijk herstel van de groene ruimte rondom het dorp Maartensdijk. Daar de rijksweg A27 als ook de provinciale weg N234 in ons aandachtsgebied ligt, is SBP belanghebbende. Onjuistheden: Uitbreiding wegennet; Er zijn aantoonbaar verschillen tussen de plannen van RWS A27/A01 en dit ontwerptracébesluit. Wij hebben hoofdzakelijk gekeken naar de A27 Noord (afslag Utrecht Noord - afslag N234) -RWS A27/A01 gaat uit van 2*3 rijstroken + 2*1 in- en/of uitvoegstrook . Het ontwerptracébesluit gaat uit van 2*4 rijstroken + 2*2 in- en/of uitvoegstrook. Dit houdt in dat, mocht uw besluit doorgang vinden, het betreffende tracé binnen 3 jaren na uitvoering plan A27/A01 wederom op de schop genomen moet worden -RWS A27/A01 heeft een uitgewerkt plan inzake de herinrichting van het viaduct N234/A27. In uw besluit zien wij daar niets van terug.</p>	Er zijn inderdaad verschillen tussen het tracébesluit van A27/A1 en het ontwerp-tracébesluit van de Ring Utrecht. In het project A27/A1 is de eerste fase gebouwd, inclusief de aanpassing van het viaduct N234/A27. Dat is het startpunt voor het project Ring Utrecht. Het is inderdaad juist dat daarmee de eindsituatie in 2 fasen zal worden aangelegd.	Ja
	2	In uw besluit vertonen de geluidswering langs de A27 t.p.v. Voordaan (oost) en de Wilhelminaweg (west) verschillen t.a.v. de plannen van RWS A27/A01. O.i dienen, bij de berekening van de demping geluidsintensiteit, te worden uitgegaan van uw besluit (worse case) en niet van de berekening van RWS A27/A01. Een tussen oplossing bij uitvoering plan A27/A01 lijkt ons ongewenst, geldverspilling en geeft wrijving tussen uw dienst en belanghebbenden.	<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden, en de maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Dit heeft tot gevolg dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd wordt. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Wel is de start van de uitvoering - en in het verlengde daarvan ook de openstelling - van het TB Ring Utrecht vertraagd. Evengoed wordt er rekening gehouden met het feit dat op deze locatie twee keer werkzaamheden plaatsvinden en er wordt naar gestreefd om de hinder zo veel mogelijk te beperken.</p> <p>Ter hoogte van Groenekan worden de geluidbeperkende maatregelen in het project Ring Utrecht inderdaad uitgebreid ten opzichte van de maatregelen die in het tracébesluit A27/A1 zijn opgenomen. Ten westen van de A27 is het scherm uit dat tracébesluit verhoogd, ten oosten van de A27 wordt ook het bestaande scherm bij Groenekan vervangen en worden de schermen uitgebreid.</p>	Ja
	3	De waterberging dient, bij uitvoering plan A27/A01, te worden aangepast op de uitbreiding van het wegennet zoals in uw besluit wordt voorgesteld. Tevens zijn wij voorstander om de te creëren waterberging uit te breiden, zodat de schade aan de habitat van diverse amfibieën, die de uitbreiding A27 veroorzaakt, ten dele gecompenseerd kan worden.	De waterberging ten behoeve van project Ring Utrecht wordt geregeld in het tracébesluit. Langs de A27 wordt de uitbreiding in waterberging ten dele uitgevoerd middels het toevoegen van natuurvriendelijke oevers, waarmee de natuurwaarde in het gebied tevens extra kwaliteit krijgen.	Nee
	4	<p>Over het hoofd gezien belang: faunapassages nabij aansluiting N234; -In uw besluit wordt de duiker van de watergang Nieuwe Wetering aangemerkt als zijnde een faunapassage. Geen van uw medewerkers kon duidelijk maken, hoe de huidige</p>	De door inspreker genoemde duiker bestaat uit twee buizen. Een daarvan zal worden aangepast tot faunapassage door middel van het aanbrengen van een looprichel, waardoor de duiker een functie krijgt als faunapassage. Diersoorten waarvoor deze faunapassage is bedoeld zijn das, kleine zoogdieren, amfibieën en ringslang.	Ja

	<p>situatie is, hoe de nieuwe situatie wordt en voor welke diersoorten deze passage bedoeld is. Tevens dient de voornoemde aanpassing bij realisatie A27/A01 te worden uitgevoerd. Gezien de lengte van de faunapassage (2*5 rijstroken + spoorlijn) dient o.i. een licht- en luchtopening (hof) t.p.v. de middenberm gemaakt te worden.</p> <p>-De faunapassage eindigt aan de westzijde A27 op het voormalige terrein RWS voor wegzoutopslag. Het terrein wordt al jaren niet gebruikt en is, in combinatie met de faunapassage, geschikt voor bestemming "natuur".</p> <p>-In uw besluit wordt de dassenpassage over het viaduct N234/A27 gehandhaafd. RWS A27/01 is van mening dat een dassentunnel onder de A27 (noordelijk van het viaduct) de voorkeur heeft. Dit wordt mede ingegeven door de herinrichting van het viaduct N234.</p> <p>-De dassen werkgroep Utrecht & 't Gooi heeft de deskundigheid om u, over het bovenstaande, gedegen te adviseren. (info@dassenwerkgroep utrecht.nl) geluidswering;</p>	<p>Aanpassing van de duiker als onderdeel van project Verbreding A27/A1 is niet mogelijk. Dit project is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>In het kader van project A27/A1 is een dassentunnel aan de noordzijde van het viaduct N234 (Nieuwe Weteringseweg) aangelegd. De bestaande dassentunnel van aaneengesloten betonnen rioleringsbuizen is verwijderd.</p> <p>Voor het voormalig zoutterrein is boscompensatie gepland.</p>	
5	<p>-Uw besluit gaat niet uit van een doorgetrokken geluidswering tussen het dorp Groenekan en de aansluiting met de N234. Gezien het hier om natuurgebied gaat, is het van belang dat ook hier geluidswerende maatregelen worden uitgevoerd. Mocht een geluidswering niet mogelijk zijn, dan is de optie om de vanuit de watergangen komende grond als een zandrug langs de A27 te leggen en deze te beplanten met meerder rijen bomen.</p> <p>-Dit geldt ook voor de A27 ten noorden van de aansluiting N234. Te meer omdat het herstel van het aanwezig slagen landschap versterkt.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden.</p> <p>Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>In het landschapsplan van de Ring staat de afweging vermeld dat in het gebied tussen Groenekan en de aansluiting N234 gekenmerkt wordt door het open landschap. Een invulling met een wal met bomenrijen past niet in dit open landschap. Voor geluid is de plaatsing van geluidschermen of geluidwerende voorzieningen als een wal afhankelijk van de maatregelafweging. Vanuit natuur is het realiseren van een geluidwerende maatregel op de bedoelde locatie niet noodzakelijk.</p>	Nee
6	<p>fijnstof;</p> <p>-In de rapporten behorende bij uw besluit blijkt duidelijk dat geluidsschermen als ook beplanting de verspreiding van fijnstof beperkt. Mede daarom zijn wij van mening dat de inplant van bosschages langs de gehele A27 noodzakelijk is.</p> <p>-In uw besluit is, t.b.v. afvang van fijnstof, ter hoogte van het viaduct N234 (oost) een bosje geprojecteerd. Wij zijn van mening dat een gelijksoortig bosje ook aan de noordzijde van de aansluiting N234 gerealiseerd dient te worden. Dit bosje camoufleert dan gelijktijdig de uitgang van de dassentunnel.</p>	<p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf</p> <p>Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen.</p> <p>Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p>	Ja

			<p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Het toevoegen van bosschages aan het project gebeurt niet (alleen) vanuit overwegingen van luchtkwaliteit maar is het gevolg van een afweging op meerdere aspecten, waaronder ruimtelijke kwaliteit en landschap. Deze afweging is weergegeven in het landschapsplan. Vanuit het project Ring Utrecht worden geen maatregelen toegevoegd aan de noordzijde van de N234, dat is buiten de projectgrens.</p>	
	7	<p>Geraakt in belang: Onze statuten geven aan dat de Stichting tot Behoud Prinsenlaan en ommelanden als doel heeft om de natuurlijke en cultuur landschappelijke waarden te behouden en te herstellen. De aanpassing/verbreding van de A27 is in strijd met ons doel. Derhalve zijn belanghebbende. (zie onze website www.prinsenlaantje.nl)</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.</p>	Nee
ZWE-00126	1	<p>Ik woon in de wijk Voordorp op 65 meter vanaf de snelweg. Al 23 jaar leef ik in de herrie van het autoverkeer en maak ik me zorgen over de luchtkwaliteit. Door de aanleg van twee extra rijstroken op de A27 langs Voordorp en door de vele extra rijbanen op het traject langs Rijnsweerd en Lunetten verwacht ik meer autoverkeer en dus meer luchtverontreiniging (fijnstof en roet). Wellicht is het effect van een verbreding op de korte termijn filevermindering, maar deze winst zal snel teniet gedaan worden door de aanzuigende werking van meer auto's, met name in de spits. <i>Ik vind het een wrange keuze dat de regering de gezondheid van de Utrechtse bewoners opoffert voor een of twee minuten tijdwinst voor de langsrijdende automobilist!</i> Aangezien de werkelijke uitstoot van diverse soorten auto's en vrachtauto's hoger is dan in de papieren testen wordt voorgeschoteld maak ik me zorgen over zowel de huidige als de toekomstige luchtverontreiniging. Tegen deze verontreiniging worden geen beschermende maatregelen voorgesteld in het OTB. Ook worden de te verwachten strengere normen voor de luchtkwaliteit niet doorberekend. Mijn vraag aan u is om deze strenge normen wel op te nemen in het OTB. Bij een keuze voor meer asfalt zijn beschermingsmaatregelen tegen luchtverontreiniging nodig. Ik verzoek u bij het doorgaan van de plannen de geplande geluidsschermen dusdanig uit te laten voeren dat ze meteen vanaf de aanleg ook fijnstof en roet absorberen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen</p>	Ja

		<p>het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf</p> <p>Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen.</p> <p>Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p>	
2	<p>Volgens het OTB wordt het geluidsscherm langs Voordorp slechts met 1 meter opgehoogd. Het hangt van de bovenwettelijke maatregelen af of er nog meer ophoging zal plaatsvinden. Ik vind die ene meter een erg minimale verhoging van het scherm en verzoek u meer rekening te houden met de gevolgen van de geluidsoverlast voor bewoners langs de snelweg in Voordorp en een hoger scherm aan te laten leggen, zodat we niet afhankelijk zijn van eventuele bovenwettelijke maatregelen.</p> <p>Er is inmiddels veel bekend over de gezondheidsproblemen als gevolg van geluidsoverlast. Welke wetenschappelijke onderzoeken zijn gebruikt in de Planstudies Ring Utrecht? Wat zullen de gevolgen zijn voor de gezondheid van de bewoners naar aanleiding van de geluidsoverlast en de verslechtering van de luchtkwaliteit?</p> <p>In Voordorp-noord ervaren bewoners veel geluidsoverlast vanuit drie bronnen, namelijk de A27, de aantakking aan de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en de spoorlijn Utrecht-Amersfoort. Dus hoe de wind ook waait, er is bijna altijd lawaai. In het OTB wordt geen rekening gehouden met het feit dat er vanuit drie kanten sprake is van geluidsoverlast. De geluidswal langs de A27 wordt weliswaar enkele meters noordwaarts doorgetrokken, maar dit heft de overlast nauwelijks op. Veel bewoners geven aan last te hebben van het verkeerslawaai vanuit de afslag naar de Noordelijke Randweg Utrecht. Langs deze afslag is geen geluidsbescherming gepland. Mogelijk komt er een geluidswal langs de noordzijde van de afslag om Groenekan te ontlasten. Kunt u garanderen dat er geen weerkaatsing van geluid vanaf dit scherm richting Voordorp-noord plaats gaat vinden?</p> <p>Ik verzoek u de plannen dusdanig aan te passen dat ook bewoners van Voordorp-noord tegen geluidsoverlast beschermd worden door de aanleg van een geluidsscherm langs de zuidzijde van de afslag naar de NRU.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelenpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging.</p> <p>Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p>	Ja

		<p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 63 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 376 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 439 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p>	
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.	
3	<p>Tijdens de bouw vrees ik voor een langdurige periode van grote luchtverontreiniging door machines en door wegomleidingen, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU-richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheids-organisatie. Omdat het om een langdurige periode gaat dient u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtverontreiniging te voldoen. Kunt u garanderen dat dit het geval zal zijn? De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige uitvoeringsfase dient u te compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering dient kleiner te zijn dan de winst die dit project gaat opleveren.</p> <p>Bouwmachines, omgeleid verkeer, etc, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen?</p> <p>Tijdens het werken aan de weg zullen er regelmatig rijstroken worden afgesloten waardoor er minder verkeer op de Ring Utrecht terecht kan. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en tot een toename van sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zal het verkeer vast komen te staan. Welke overlast kan ik verwachten in mijn wijk en de aanliggende wijken? Omdat het OTB dit niet regelt schiet het zwaar tekort. Totdat het vermijden van overlast goed geregeld is is het Ontwerp-tracébesluit onaanvaardbaar. In het OTB wordt niets vermeld over de externe veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. Dit dient in het OTB in kaart gebracht te worden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Het hoofdstuk 16 van de milieu-effectrapportage gaat over de effecten tijdens de werkzaamheden. Rijkswaterstaat streeft er naar de bouwhinder bij de werkzaamheden te beperken.</p> <p>Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.</p>	Nee
4	<p>In het OTB ontbreekt het een en ander aan gedegen onderzoek naar effecten op belangrijke populaties van beschermde dieren, waaronder vleermuizen. Er is onderzoek nodig naar het gebruik door vleermuizen gedurende het héle jaar van bepaalde bomen, verblijfplaatsen en structuren in Amelisweerd en andere gebieden. Evenals een analyse van het mogelijke gebruik van nieuwe bomen als (eeuwen)oude gekapt worden. Zijn er alternatieven voor boombewonende vleermuizen na de kap van de oude bomen in Amelisweerd?</p> <p>Ook kan ik nergens terugvinden welke vleermuissoorten van welke structuren momenteel gebruik maken. Dit is belangrijk om te onderzoeken, omdat er compensatie 'op maat' nodig is voor de diverse vleermuissoorten. Niet alle vleermuissoorten hebben immers baat bij dezelfde inrichting/compenserende maatregelen.</p> <p>In tegenstelling tot wat in het OTB staat gaat er door de snelwegverbreding wel degelijk belangrijk foerageergebied verloren. Dit geldt voor weidevogels (Voorveldse Polder e.o.), alsook voor dassen, vleermuizen en kleine zoogdieren. Dit dient gecompenseerd te worden door bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe singels langs lijnvormige elementen als</p>	<p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 is het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen.</p> <p>Nadere informatie over het uitgevoerde natuuronderzoek is o.a. te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.</p> <p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal de opdrachtnemer de aanwezige beschermde flora en fauna inventariseren. In het</p>	Ja

	<p>sloten. Als voorbeeld geef ik hier het verdwijnen van de strook ruig grasland tussen Groenekan en Hollandsche Rading. Deze dient gecompenseerd te worden door de aanleg van een houtwal (met vruchtdragende struiken en eiken) aan de oostzijde langs de nieuw te graven berm-sloot. Dergelijke singels/houtwallen kunnen als nieuwe trekroute voor vleermuizen gebruikt worden.</p> <p>Ook dienen de te verleggen sloten aangelegd te worden met flauwe oevers waar zich moerasvegetatie kan ontwikkelen zodat hier insecten op afkomen. Dit compenseert deels het grondverlies voor foeragerende dieren die afhankelijk zijn van insecten.</p> <p>Door de verlenging van de huidige faunatunnels op diverse locaties worden deze lang en gevaarlijk voor passerende kleinere dieren als kikkers en muizen. In het rapport ontbreken trouwens gegevens over het gebruik van de faunapassages door hermelijn, bunzing en wezel zoals bij de passage bij de Biltse Rading.</p> <p>De Flora en Faunawet verbiedt het werken in de nacht en het gebruik van verlichting in verband met verstoring van dassenburchten. Vooral bij de aantakking naar de Noordelijke Randweg en de aansluiting Bilthoven is dit van belang. Hier dient in het OTB rekening mee gehouden te worden.</p> <p>Daarnaast pleit ik voor een veilige verbinding (groot oppervlakte droog grond ipv een simpele buis) bij het viaduct Bilthoven/N234 aan de oostzijde, zodat vleermuizen hier ook gebruik van kunnen maken.</p>	<p>werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Wet natuurbescherming zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Wet natuurbescherming verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p> <p>Er is niet voor alle diersoorten afzonderlijk bepaald wat het verlies aan foerageergebied is. Het algemene effect van verlies aan areaal is samengevat in het criterium ruimtebeslag NNN en ruimtebeslag bos/stedelijk groen in het deelrapport natuur. In 2012 en 2013 heeft Bureau Mulder de dassenpopulatie tussen Groenekan en Hilversum in kaart gebracht. Hieruit is een gedetailleerd beeld ontstaan over het gebruik van de dassentunnels en van het gebied. In de invloedssfeer van de A27 liggen veel belangrijke dassenburchten en nog meer kleine burchten (bijburchten). Er is echter geen sprake van ruimtebeslag op bestaande burchten. Ook de burcht in het talud van de N234, die volgens de gegevens van Rijkswaterstaat inderdaad volop in gebruik is, valt niet onder het ruimtebeslag van de wegverbreding. Dassen hebben voldoende burchten en bijburchten in hun territorium en slapen ook uit zichzelf regelmatig op verschillende plekken. Alleen op wegbermen is er deels sprake van ruimtebeslag, maar daar vindt geen aantasting plaats van burchten en bijburchten (vaste rust- of verblijfplaatsen). Het netwerk aan leefgebieden blijft ondanks de wegverbreding in stand en de mogelijkheid tot uitwisseling wordt versterkt door aanleg van extra faunavoorzieningen (onder viaduct Groenekaneweg, onderlangs het spoorviaduct in de spoorlijn Utrecht-Amersfoort, onder de snelweg nabij afrit Bilthoven en onder de N234 ten oosten van diezelfde afrit, zie paragraaf 6.1.3 Mitigatie- en compensatieplan).</p> <p>Het belang van natuurvriendelijke oevers is onderkend. Waar ruimte beschikbaar is en dit ecologisch zinvol is, worden watergangen in het plangebied van de Ring Utrecht voorzien van de door u gewenste natuurvriendelijke oevers met een flauw talud. De watergangen met natuurvriendelijke oevers kunt u terugvinden op de kaarten bij het landschapsplan. In zijn algemeenheid werken faunapassages ook voor kleine marterachtigen.</p>	
5	<p>Een maatregel als het kappen van eeuwenoude bomen in Amelisseweerd kan niet gecompenseerd worden. En zeker niet door hier en daar wat jonge bomen neer te zetten buiten Amelisseweerd. Dat doet geen recht aan de beleving en de cultuurhistorische waarden van dit fraaie rivierbos. Er dient veel beter onderzoek gedaan te worden naar de compensatie voordat de plannen uitgevoerd kunnen worden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van Natuur Netwerk Nederland (NNN) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte het NNN gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de Nota van Wijziging 2020.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisseweerd).</p> <p>Er is zorgvuldig gekeken naar geschikte bos- en natuurcompensatie terreinen van voldoende omvang en kwaliteit. Zie hiervoor de deelrapportage mitigatie en compensatieplan en de aanscherpingen hierop in de Nota van Wijziging 2020. De nieuwe aanplant wordt robuust en zorgvuldig uitgevoerd.</p>	Ja
6	<p>In de toelichting bij het Ontwerp Tracé Besluit wordt beweerd dat het verkeer in de bak bij Amelisseweerd blijft groeien. Maar het gaat uitiendelijk om de intensiteit tijdens de spits, want het argument voor de verbredingsplannen is immers dat er geen files meer in de spits mogen ontstaan. De RDW heeft tellingen uitgevoerd waaruit blijkt dat die intensiteit in 2015 zelfs lager lag dan het jaar daarvoor. Dit wordt veroorzaakt doordat automobilisten de spits mijden zodra dit mogelijk is. Spitsmijden is toch wat we willen?!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p>	Ja

	<p>Waarom dan nu diezelfde automobilisten verleiden om toch maar weer in de spits te gaan rijden? Dit overheidsbeleid is op zijn minst merkwaardig te noemen. Het CPB heeft geadviseerd dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig uit. Ik vind het onbegrijpelijk dat een dergelijk project wordt overwogen zonder dat duidelijk is hoe de economie zich zal gaan ontwikkelen! Van overheidsbeleid verwacht ik dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op verbreding van snelwegen is hier niet bepaald een goed voorbeeld van. Het is het verplaatsen van een probleem. Er zijn voldoende én goedkopere én toekomstbestendige én gezondere alternatieven die de bereikbaarheid van de regio Utrecht wel garanderen. Ik verzoek u deze grondig te laten onderzoeken opdat ónze 1,2 miljard euro beter besteed gaat worden!</p>	<p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
7	<p>Als aanvulling op mijn eerder ingediende zienswijze wil ik het volgende meedelen: de zienswijze van MOBilisation for the Environment van 19 juni 2016 is mede namens mij ingediend. De zienswijze van MOBilisation for the Environment geldt onverminderd en moet als herhaald en ingelast worden beschouwd bij mijn digitaal ingediende zienswijze van 15 juni 2016.</p>	<p>U heeft aangegeven de zienswijze van Mobilisation for the environment (MOB), mede ingediend namens de kerngroep Ring Utrecht, volledig te ondersteunen. Voor de beantwoording daarvan wordt doorverwezen naar de beantwoording van de MOB reactie in het specifiek deel van de Nota van Antwoord. U vindt deze onder nummer ZWE - 00560.</p>	Nee
ZWE-00127	<p>Het voornemen is om op voornoemd kadastraal perceel een wegverbreding te realiseren welke ondermeer aan de westzijde van de huidige A27 is gepland. Op basis van een overleg met Rijkswaterstaat hebben de plannen tot gevolg dat het kadastrale perceel blijkbaar volledig benodigd is. Dit houdt in dat de mevrouw xxx zal moeten verkassen van haar huidige locatie. xxx is eigenaar van de aanwezige opstal maar géén eigenaar van de grond (huurovereenkomst met de gemeente Utrecht). Wij stellen ons op het standpunt dat xxx na een eventuele verwerving in een vergelijkbare inkomens- en vermogenspositie moet komen te verkeren. Op basis van diverse factoren (sociale aspecten, binding met zoon zijnde bewoner Weg tot de Wetenschap 203 etc) wenst xxx zich in de nabijheid van haar huidige locatie her te vestigen. Aangezien een vergelijkbare situatie als de huidige niet eenvoudig te realiseren zal zijn, zijn wij van mening dat ofwel</p>	<p>Rijkswaterstaat heeft zowel met de betrokken bewoner als met haar zoon, reeds een aantal overleggen gevoerd inzake een belangeninventarisatie, de tracéwet- en grondaankoopprocedure. Op dit moment zijn de grondaankooponderhandelingen gaande, in het kader van artikel 17 Onteigeningswet, tussen Rijkswaterstaat en de bewoner inzake de schadeloosstelling. De schadeloosstelling betreft een totale schadeloosstelling gebaseerd op de Onteigeningswet en de hierop gevormde jurisprudentie. Eén van de basisregels van de Onteigeningswet is dat de inkomens- en vermogenspositie van de indiener voor en na de ingreep gelijk dient te blijven. Nadere gesprekken met Rijkswaterstaat over de planning, wijze van uitvoering en verwerving zijn altijd mogelijk.</p>	Nee

		<p>de overheid (Rijkswaterstaat/provincie Utrecht/gemeente Utrecht) voor een geschikte en vergelijkbare locatie zal moeten zorgdragen danwel dat xxx zelf een vervangende locatie (woonhuis met grond) aankoopt en hiervoor de beschikking krijgt over voldoende financiële middelen. xxx is overigens druk doende een geschikte vervangende locatie te vinden. Informatie hierover is reeds verstrekt aan Rijkswaterstaat.</p> <p>Ondanks het feit dat er reeds een vervolgoverleg met Rijkswaterstaat is ingepland maken wij ons zorgen over het feit dat de plannen in gang zijn gezet en er een moment komt dat xxx zal moeten verkassen. Indien er op dat moment geen geschikt vervangende locatie voorhanden is zit xxx met een groot probleem. Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de planning, wijze van uitvoeren en verwerving.</p>		
ZWE-00128	1	<p>Het voornemen is om op voornoemde kadastrale percelen een wegverbreding te realiseren welke ondermeer aan de westzijde van de huidige A27 is gepland. Op basis van een overleg met Rijkswaterstaat hebben de plannen tot gevolg dat de kadastrale percelen blijkbaar volledig benodigd zijn. Dit houdt in dat de heer xxx zal moeten verkassen van zijn huidige locatie. xxx is eigenaar van de aanwezige opstal maar géén eigenaar van de grond (huurovereenkomst met de gemeente Utrecht). Wij stellen ons op het standpunt dat xxx na een eventuele verwerving in een vergelijkbare inkomens- en vermogenspositie moet komen te verkeren. Op basis van diverse factoren (uitoefening bedrijf, sociale aspecten etc) wenst xxx zich in de nabijheid van zijn huidige locatie her te vestigen. Aangezien een vergelijkbare situatie als de huidige niet eenvoudig te realiseren zal zijn, zijn wij van mening dat ofwel de overheid (Rijkswaterstaat/provincie Utrecht/gemeente Utrecht) voor een geschikte en vergelijkbare locatie zal moeten zorgdragen danwel dat xxx zelf een vervangende locatie (woonhuis met grond) aankoopt en hiervoor de beschikking krijgt over voldoende financiële middelen. xxx is overigens druk doende een geschikte vervangende locatie te vinden. Informatie hierover is reeds verstrekt aan Rijkswaterstaat.</p> <p>Ondanks het feit dat er reeds een vervolgoverleg met Rijkswaterstaat is ingepland maken wij ons zorgen over het feit dat de plannen in gang zijn gezet en er een moment komt dat xxx zal moeten verkassen. Indien er op dat moment geen geschikt vervangende locatie voorhanden is zit xxx met een groot probleem. Graag zouden wij dan ook op korte termijn nader worden geïnformeerd over de planning, wijze van uitvoeren en verwerving.</p>	Rijkswaterstaat heeft met uw cliënt reeds een aantal overleggen gevoerd inzake een belangeninventarisatie, de tracéwet- en grondaankoopprocedure. Op dit moment zijn de grondaankooponderhandelingen gaande, in het kader van artikel 17 Ontheffingswet, tussen Rijkswaterstaat en de deskundige van deze inspreker inzake de totale schadeloosstelling. De schadeloosstelling betreft een totale schadeloosstelling gebaseerd op de Ontheffingswet en de hierop gevormde jurisprudentie. Eén van de basisregels van de Ontheffingswet is dat de inkomens- en vermogenspositie van de indiener voor en na de ingreep gelijk dient te blijven. De bedrijfsvoering van deze inspreker wordt hierin meegenomen. Gesprekken met Rijkswaterstaat over de planning, wijze van uitvoering en verwerving zijn altijd mogelijk.	Nee
ZWE-00129	1	Ik besef dat het een lastige keuze is tussen het verbreden van de weg en het laten liggen van de huidige situatie, maar het uitgeven van 1.2 miljard voor een project waarbij er serieuze twijfels zijn over de noodzaak vind ik onverantwoord.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Nee
	2	En als er dan zo'n gigantisch bedrag wordt uitgegeven voor een forse ingreep in de woonomgeving van veel mensen, doe dan niet kinderachtig over compenserende maatregelen en investeer echt in een goede inpassing.	In het ontwerp-tracébesluit en in het Mitigatie- en compensatieplan is aangegeven dat er ten opzichte van de formele criteria sprake is van een ruimhartige compensatie van het verlies aan natuurwaarden. Ten behoeven van de omwonenden is aanvullend aan het ontwerp-tracébesluit voorzien in een pakket aanvullende geluidbeperkende maatregelen. In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. is aangegeven dat zij het positief beoordelen dat bij het bepalen van de maatregelen geen minimale aanpak aangehouden is.	Nee
	3	Volgens mij is het belang van de bewoners van Utrecht-oost deels over het hoofd gezien, omdat er bijna alleen gekeken wordt naar het compenseren van de toename van hinder van geluid, terwijl de impact van de wegverbreding veel groter is. Het zou de minister sieren als er niet alleen gekeken wordt naar compensatie, maar dat zij een groter bedrag dan 15 mln. beschikbaar zou stellen om de inpassing van de weg kwalitatief goed te	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.2 tunnels).</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen.</p>	Ja

		<p>maken. Het belang van dit gebied voor Utrecht is veel meer waard dan 15 mln. Neem de tunnelbak van de A2 als voorbeeld. Dan doe je wat voor de toekomst van de stad en haar omgeving !. Iedereen weet dat het geluid van een rijksweg langs/door de stad niet alleen een kwestie is van dBa's, maar ook van beleving. En dat geldt zeker voor Amelisweerd/Rhijnauwen dat bijna een stadspark is en daarmee van groot belang voor de stad en haar inwoners.</p> <p>Geraakt in belang: Ja, als frequent bezoeker van de landgoederen zal ik last krijgen van de impact van de verbreedde weg.</p>	<p>De 15 miljoen is beschikbaar gesteld voor bovenwettelijke (geluid)maatregelen. Het is niet zo dat alleen deze 15 miljoen voor inpassingsmaatregelen zijn. In het project Ring Utrecht zijn inpassende maatregelen opgenomen op diverse aspecten (geluid, natuur, inpassing) volgens de diverse wettelijke regelingen daarvoor.</p>	
ZWE-00130	1	<p>Participant maakt zich zorgen dat door de vormgeving van het geluidsscherm onvoldoende fijnstof wordt tegengegaan. Het betreft het geluidsscherm van 12 meter hoog aan de rand van Park de Koppel, tegen de A12 bij de verbindingsboog bij de wijk Lunetten. Participant is van mening dat bij vormgeving van het geluidsscherm meer rekening moet worden gehouden met het tegenhouden van fijnstof. Participant denkt daarbij aan een geluidsscherm in een kromming in plaats van het naar achterhellende geluidsscherm, zoals dat nu in het ontwerp is opgenomen.</p>	<p>De luchtkwaliteit in Lunetten voldoet aan de normstelling, waardoor nadere maatregelen, zoals een afwijkend schermontwerp, niet noodzakelijk zijn. In de milieu-effectrapportage (Hoofdstuk MMA) en in de Gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is ingegaan op de mogelijkheden om de emissies en de verspreiding van luchtverontreinigende stoffen te beperken. Er zijn naast geluidschermen geen aangetoonde technische oplossingen op locatie om de concentraties rond de snelwegen te verlagen. Zoals in de milieu-effectrapportage is aangegeven wordt de ontwikkeling van luchtzuiverende schermen gevolgd, en is de vormgeving van de schermen erop gericht om het toevoegen van reinigende beplanting mogelijk te maken.</p>	Nee
	2	<p>Voorts maakt participant maakt zich zorgen over het gebrek aan mogelijkheid tot participatie in het verdere verloop van het proces. Participant zou graag in het verdere proces daadwerkelijk mee willen denken over de uitvoering van de werkzaamheden.</p>	<p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p>	Nee
ZWE-00131	1	<p>Participant woont langs de A12 ter hoogte van de fietsbrug aan de westkant van het knooppunt Lunetten. In de huidige situatie heeft participant veel geluidsoverlast van de A12, omdat de geluidswerende schermen ter hoogte van de fietsbrug op enkele punten zijn onderbroken. Dit wordt verergerd door de wind die vaak uit het zuidwesten waait. Het geluid wordt als het ware naar de woning van participant toegeblazen. In de nieuwe situatie, wordt het geluidsscherm eveneens onderbroken voor de fietsbrug.</p> <p>De situatie zou sterk kunnen verbeteren indien het geluidsscherm doorloopt, zonder onderbreking, waarbij de fietsbrug door het geluidsscherm heen loopt. Als voorbeeld noemt participant de fietsbrug over de A2 bij Maarssen.</p>	<p>Het voorstel is overgenomen; er is besloten het geluidsscherm door te laten lopen en de fietsbrug er door heen zal lopen. In de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit is deze wijziging opgenomen.</p>	Ja
ZWE-00132	1	<p>Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.</p>	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p>	Nee

		<p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	
2	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpssnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	Ja
3	<p>Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec. Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
4	<p>Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee
5	<p>Verbreding van de bak in Amelisweerd is onnodig. Binnen de bak passen 2 maal 6 rijstroken. De uitvoering wordt een stuk goedkoper en er is veel minder risico op vliesbeschadiging. Voor de verkeersveiligheid is het verstandig om 80 km/u max in te voeren. Dat heeft tevens vele andere voordelen (nog betere doorstroming, minder uitstoot van fijnstof en geluid, enzovoort).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.</p>	Nee
6		<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p>	Ja

	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	
7	<p>Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
8	<p>De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?</p>	<p>De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager.</p> <p>Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan</p>	Ja

		geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	
9	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	<p>In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. In haar advies van juli 2019 geeft de Commissie aan dat het geactualiseerde MER over de beoogde bouwmethode helder is opgebouwd en voor veel onderwerpen gedetailleerde informatie bevat. De Commissie m.e.r. vindt dat het aangevulde rapport goed laat zien waarom de minister kiest voor de bouwmethode met een schermwand in de ondergrond en terugpompen van grondwater in de bodem. Op die manier kan het grondwaterpeil goed onder controle blijven. Met het 'hand aan de kraan'-principe wordt de verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd beperkt en worden negatieve effecten op bomen en vegetaties voorkomen. De uitvoeringsrisico's van de ondergrondse schermwand worden met verschillende maatregelen beheersbaar geacht.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie.</p> <p>In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Ja
10	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>	Ja
11	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan al plaatsvinden zijn niet aan de orde.	Ja

		Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	
12	Mag ik verzoeken de argumenten van de Kracht van Utrecht mee te wegen? Deze organisatie heeft een goede analyse gemaakt van nut en noodzaak: zie http://krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/447-mkba-ring-utrecht-in-nieuwe-wlo-scenarios . U wilt toch niet beweren dat wij vanaf nu 100 jaar lang in hoge economische groei blijven, dat wij vanaf nu 100 jaar lang op fossiele brandstof blijven rijden, EN dat de Nederlandse maatschappij geen extra kosten te verduren krijgt omdat u jarenlang wegen moet afsluiten? Elk van deze beweringen is onrealistisch, maar als u dat voor minstens 1 ervan zou toegeven zou u direct besluiten het hele project te schrappen wegens ontbreken van rendement.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
13	Gebrek aan visie op een duurzame samenleving. Vanwege gebrek aan juiste uitgangspunten is het ontwerp in zijn geheel ondeugdelijk	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
14	Over het hoofd gezien belang: ja, het algemene belang van een gezonde leefomgeving voor mens en dier.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
15	Geraakt in belang: ja, in mijn gezondheid en welbevinden. Er is nu al sprake van veel overlast van het verkeer in de zin van lawaai en luchtverontreiniging. Dat wordt alleen maar erger met deze plannen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt.	Nee
ZWE-00133	1 Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	2 De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
	3 De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet net niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid	Nee

		van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.		
4	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee	
5	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja	
6	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee	
7	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase Luchtkwaliteit tijdens de bouw. U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja	
8	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee	
9	In het ontwerp-tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee	
ZWE-00134	1	Op iedere weg in of langs een stad wordt steeds vaker een snelheidsbeperking gebruikt. Voor de weg langs Lunetten is dit nog niet het geval. Overkapping zou de beste oplossing zijn als het gaat om vermindering van de vervuiling qua lucht en geluid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (glazen overkapping). Op de parallelbaan van de A12 bij Lunetten geldt een maximumsnelheid van 80 km/uur. Op de hoofd baan van de A12 en op de A27 bij Lunetten is dit 100 km/uur. In het tracébesluit wordt geen snelheidsverhoging of verlaging voorzien.	Ja
	2	Mocht dit financieel niet haalbaar zijn, dan is het toch vooral van groot belang om een verlaging van de snelheid aan te pakken. Alles maximaal 80 km rondom de stad. Alles in de bebouwde kom maximaal 50 km. Op woonerven maximaal 30. Geen andere aanduidingen meer; terug naar de duidelijkheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur) Het tracébesluit gaat niet over de snelheden op andere wegen dan het hoofdwegennet.	Nee

		30 km op woonerven 50 km in de bebouwde kom 60 km op B-wegen 100 op autowegen 120 op autosnelwegen		
	3	De oude diesels van de weg (die zorgen voor vieze lucht).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit	Nee
	4	De belangen van de bewoners van lunetten zijn niet echt gehoord of serieus genomen. Niemand wil onze mening echt weten; veel te lastig voor de gemeente misschien? Zo lijkt het althans, want anders, zou allang de snelheid aangepast zijn en zou er allang iets aan de geluidshinder gedaan zijn. Die kan heel erg zijn. De metingen die nu standaard zijn, maar worden door de bewoners anders beleefd. Ga op een dag maar eens in een tuin zitten die grenst aan de groenstrook aan de zuidzijde van lunetten... op sommige dagen is het heel erg.	Uit het akoestisch onderzoek bij het Ontwerp tracébesluit blijkt dat de geluidssituatie in Lunetten als gevolg van de te treffen geluidbeperkende maatregelen sterk verbeterd. Uw woning is één van de vele saneringsobjecten, waarvoor conform de Wet milieubeheer gestreefd moet worden naar een geluidreductie van 5 dB ten opzichte van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Met het maatregelenpakket uit het ontwerp-tracébesluit, de toepassing van een stiller wegdek en een de plaatsing van hogere geluidschermen langs de A12, wordt de toekomstige geluidbelasting bij uw woning 51 dB. Dat is 8 dB lager dan de op dit moment toegestane geluidbelasting en dat is een aanzienlijke verbetering.	Nee
ZWE-00135	1	Het open en kleinschalig agrarisch weidelandschap gelegen tussen de landgoederen Vollenhove, Oostbroek en Sandwijk, door u omschreven als de `stepping stones` van de Ecologische Hoofd Structuur (EHS), maakte vroeger deel uit van het waterschap de Biltse Grift. Eén van de daar gelegen boerderijen, genaamd Bureveld I, kon door de familie xxx in 1975 worden aangekocht en ontwikkeld tot het huidige landgoed Klein Bureveld I. Het is nog steeds een "working farm" maar door planmatige aanplant van o.a. boomgroepen, houtsingels, oprijlaan, knotwilgen, hoogstamboomgaard en recentelijk (2007) aanleg van (nieuwe) natuur inclusief poel ontstond een landgoed dat in 2010 officieel werd erkend in de zin van de NSW 1928. Als zodanig vormt het de 4e "stepping Stone" van de EHS en voldoet zo aan alle eisen die mogelijkerwijs aan de EHS kunnen worden gesteld. Aanvullende bomenaanplant is overbodig en brengt slechts schade toe aan het oorspronkelijke en erkende plan. Landgoed: Sinds 1975 zorgvuldige opbouw landgoed Klein Bureveld 1 circa 6,2 Hectare , kadastraal bekend als de bilt C 1886, 1018, 1600 en 2078. Landgoed bestaat o.a. uit oprijlaan met monumentale bomen, diverse boomgroepen, houtsingels met knotwilgen en hoogstamboomgaard. T.b.v. EHS is ruim een halve hectare (nieuwe) natuur (2007) gecreëerd. De variatie en verhouding van de beplanting van het landgoed is geheel conform de eisen die gesteld kunnen worden aan een landgoed in de zin van NSW 1928. Zodoende is het landgoed Klein Bureveld I in april 2010 aangemerkt als landgoed in de zin van de NSW 1928. Agrarisch gebruik: Sinds de aankoop in 1975 beweiding door kudde schapen, inscharen van vee van buurbedrijven en winning van ruwvoer (kuilgras/ hooi). Tevens een hoogstamboomgaard (60 stuks) oude rassen appels en peren. Bezwaar: In OTB wordt aangegeven dat een deel van het landgoed (ruim 1 hectare groot, Kadastraal de Bilt C 1886) binnen de grens van het OTB valt. Blijkens reeds gevoerde inventarisatiegesprekken wil RWS deze grond gebruiken om de elders te kappen bomen te compenseren d.m.v. bomenaanplant alhier. Bovenvermeld gedeelte van landgoed is voor de helft al ingericht met (nieuwe) natuur en poel. De andere helft is noodzakelijk voor agrarisch gebruik. Hier kunnen dus geen bomen meer worden geplant.	Mede naar aanleiding van de vele zienswijzen op dit punt is de inpassing van de NNN-compensatie in dit deelgebied aangepast. De voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit. De belanghebbenden in het gebied zijn betrokken bij deze aanpassing. De boomcompensatie is beperkt tot een strook die de A28 afschermt, de totale oppervlakte aan compensatie is verminderd en de omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt.	Ja
	2	Blijkens opgave van RWS zal de geluidbelasting (57 db) gelijk blijven na uitvoering van het project ter plaatse. Tevens zal mogelijk een geluidsscherm geplaatst worden aan de Uithofzijde van de A 28. De geluidseffecten hiervan zijn mijns inziens op voorhand niet	De nieuw te plaatsen (niet-transparante) geluidschermen in het project Ring Utrecht zullen in het deel ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord absorberend worden uitgevoerd, waarbij in situaties waar aan beide zijden van de weg schermen staan	Ja

	<p>duidelijk en dit verdient aandacht i.v.m. de leefbaarheid van ons woonperceel Universiteitsweg 12, De Bilt. Mogelijke geluidstoename is voor ons niet acceptabel.</p>	<p>materiaal wordt toegepast met een hogere absorptie. Uit aanvullend onderzoek door TNO, zie bijlage 1k van de Oplegnotitie Geluid, is gebleken dat met deze uitvoering van de schermen het gereflecteerde geluid de woningen aan de overzijde niet of nauwelijks bereikt.</p> <p>Op de delen waar de schermen transparant worden uitgevoerd, aan weerszijden van de A12 vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, kan geen absorberend materiaal worden toegepast. Deze schermen zullen worden uitgevoerd als zgn. zaagtandschermen met aan de onderzijde van het scherm een absorberend paneel en horizontale tussenstukken die het geluid absorberen. Uit aanvullend onderzoek door TNO, zie bijlage 1k van de Oplegnotitie Geluid, is gebleken dat deze uitvoering niet leidt tot toenames van de geluidbelasting aan de overzijde.</p> <p>Bij de toetsing van de toekomstige situatie met het project Ring Utrecht is uitgegaan van geluidschermen die een groot deel van het geluid absorberen en dus beperkt het geluid reflecteren. De in het tracébesluit berekende geluidbelastingen zijn inclusief deze beperkte reflectiebijdrage vergeleken met de toetswaarden en op basis van die toetsing zijn de doelmatige geluidbeperkende maatregelen vastgesteld.</p> <p>Het effect van de geluidreflectie in de totale geluidbelasting is gering en kan door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen zoals een stiller wegdek ruimschoots worden gecompenseerd.</p> <p>Zoals door inspreker aangegeven zal de geluidbelasting met het project Ring Utrecht niet hoger zijn dan de geluidbelasting die is toegestaan volgens de huidige geluidproductieplafonds. Het effect van de geringe reflectie van geluid in de schermen aan de overzijde van de weg is daarin meegenomen.</p>	
3	<p>De geplande aanleg van het werkterrein RWS op grond van onze burens, zal een ernstige aantasting van ons woongenot gedurende zeer lange tijd (projectduur is 8 jaar!) teweeg brengen. Dit omdat de voorgenomen locatie van het werkterrein in nabijheid van de woning is.</p> <p>Daarnaast sluiten wij ons geheel aan bij de visie van de gemeente de Bilt. Het werkterrein moet niet ten westen van het Uppsalla pad (snelfietspad met duizenden gebruikers per dag) aangelegd worden en bij voorkeur tussen de A 28 en de nieuwe afslag De bilt/ Uithof, richting Breda. Dit ter vermijding van een langdurige onderbreking van de EHS met mogelijke desastreuze gevolgen voor flora en fauna.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Dat geldt ook voor het werkterrein in de oksel van de A28 en de N412. Dit werkterrein is kleiner waarbij de ecologische verbinding wordt ontzien.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de tracébesluit-tekeningen verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden nadere afspraken gemaakt met belanghebbenden over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein. De veiligheid ten aanzien van het snelfietspad is daarbij een belangrijk aandachtspunt.</p>	Ja

4	<p>Een verdere aantasting van het bestaande open weidelandschap, zo kenmerkend voor dit deel van De Bilt Zuid, o.a. door verlies van agrarisch land zal ook het economisch bestaan van aanwezige agrarische bedrijven ernstig schade toebrengen.</p> <p>Inpassing van de nieuwe A28 inclusief afslag De bilt/ Uithof, richting Breda wordt volgens RWS ingepast in bestaand landschap. Door voorgestelde massale bomenaanplant is geen sprake van inpassing in bestaand landschap echter feitelijk de creatie van een nieuw soort landschap nl. bos. Bomenaanplant dient zicht te beperken tot maskering van de nieuw aan te leggen afslag De bilt/ Uithof. E.e.a. geheel conform de reactie OTB ring Utrecht A27- A12 d.d. 30/05/2016 van de gemeente De Bilt, zie bijlage. Daarentegen zou bomenaanplant in onze ogen wel kunnen plaatsvinden bij knooppunt Rijsweerd op de grond die ontsloten wordt door verwijdering van de zogenaamde varkensbocht. Tevens is ook naast de A 28 vanaf de Uithof richting Zeist een brede strook grond langs de snelweg beschikbaar. Ook is er nog ruimte voor bomenaanplant ter plaatse van het ecoduct de Wildsche Hoek (A 28 bij Zeist West).</p> <p>A28 wordt niet in bestaand landschap ingepast, maar bestaand open weide landschap wordt vernietigd b.v. boscompensatie. Anders dan ter afscherming van de nieuw aan te leggen afrit en snelweg is bomenaanplant in dit gebied niet gewenst. Zie bijlage zienswijze OTB A27 A12 ring Utrecht.</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is besloten tot een andere invulling van de NNN-compensatie op deze locatie. Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit is na overleg met betrokken partijen het ontwerp van de compensatie bij de aansluiting de Uithof veranderd, het nieuwe ontwerp vindt u in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.</p>	Ja
5	<p>Overigens ben ik zeer positief gestemd over de voorgenomen aanzienlijke verbetering van de ring Utrecht A27/A12. Naar ik hoop komt er dan een einde aan de eindeloze verkeersopstoppingen en navenante economische schade.</p>	<p>In het deelrapport Verkeer is te zien in hoeverre de doorstromingsproblemen verminderen door de aanleg van de Ring Utrecht. De ring lost niet alle doorstromingsproblemen op, er blijven knelpunten bestaan. Per saldo zal de vertraging op het wegennet minder worden. Het effect op de economie is te lezen in de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA).</p>	Nee
6	<p>Onjuistheden: In kaart 6 van 16 van OTB ring Utrecht A27/ A12 rijksweg A28 hm 1.635 – hm 3.180 wordt reeds bestaande natuur aangewezen als maatregelvlak natuurmitigatie/ boscompensatie.</p>	<p>Het door u aangeduide gebied is bedoeld als locatie voor NNN-compensatie. Weliswaar zijn in dit gebied al natuurwaarden aanwezig, maar het gebied heeft nog niet in zijn geheel de status van Natuurnetwerk Nederland. De reden hiervan is dat nog niet alle beoogde natuurwaarden van het juiste type in het gebied aanwezig zijn (zie ook de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028). Dit maakt het gebied geschikt als locatie voor NNN-compensatie.</p>	Ja
7	<p>Geraakt in belang: Aantasting voortbestaan landgoed klein bureveld I. Zie bijlage zienswijze OTB A27 A12 ring Utrecht. Vermindering landbouwareaal door voorgestelde bomen aanplant. Zie bijlage zienswijze OTB A27 A12 ring Utrecht. Ernstige aantasting van woongenot gedurende zeer lange tijd (projectduur is 8 jaar!) vanwege voorgenomen locatie werkterrein in nabijheid van woning. Zie bijlage zienswijze OTB A27 A12 ring Utrecht. Mogelijke geluidstoename door vernieuwing A 28 ter plaatse inclusief geluidsscherm uithofzijde A 28 en de nieuwe afslag de bilt uithof, richting Breda. Zie bijlage zienswijze OTB A27 A12 ring Utrecht.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p>	Nee
ZWE-00136	<p>1 Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).</p>	Nee
	<p>2 Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).</p>	<p>De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan NNN-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend.</p>	Ja

		Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	
3	In het ontwerp-tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken vermindert. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
4	Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
5	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
6	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichter bij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
7	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee

8	Het verbreden van de bak in Amelisseweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
9	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
10	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	Ja
11	Als u files wil verminderen moet u niet de snelwegen verbreden maar het reistijdverlies in de stad en op het onderliggend wegennet aanpakken. Dat is nl. veel groter dan het reistijdverlies (en dus de toegerekende kosten) op de snelwegen rond de stad. Vanwege gebrek aan ruimte in en om de steden zal die aanpak moeten bestaan uit verbetering van het fiets- en OV-netwerk zodat het wegverkeer afneemt en met de huidige wegcapaciteit in de steden de files afnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
12	Ik voorzie en vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een bijvoorbeeld met klimop begroeid scherm is esthetisch een stuk verantwoordelijker dan het asfalt van een snelweg.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende	Ja

			overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm wordt transparant uitgevoerd en komt rechtop tussen de gebouwen te staan.	
	13	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
	14	Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	15	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00137	1	Geluidsbelasting groter dan voorgesteld Op het eerste gezicht lijken de effecten van het de uitvoering van het OTB voor mijn adres minimaal. Op internet is te vinden dat voor mijn geval de geluidsbelasting als gevolg van het project licht daalt van 51 dB naar 50 dB. Echter, dit is een verkeerde voorstelling van de werkelijke situatie. In uw geluidsberekeningen negeert u namelijk de secundaire en cumulatieve effecten als direct gevolg van het project op de geluidsbelasting op mijn adres. Als direct gevolg van het project neemt namelijk het verkeersaanbod op de N412 (Universiteitsweg) flink toe zoals u ook zelf constateert in uw deelrapport verkeer. In dit deelrapport komt u tot de conclusie dat het verkeersaanbod als gevolg van het OTB in de avondspits op de N412 zelfs kan groeien met 50% tot 75%2 (l). Op geen enkele andere weg van het onderliggend wegennet is deze berekende groei zo enorm. Dit levert secundair een enorme geluidsbelasting op die bovendien bovenop het geluid van de A28 komt. De berekeningen van de geluidsniveaus na het project als gevolg van het OTB, zoals gemeld op internet, geven daarom een foutief beeld van de werkelijkheid.	Zoals u aangeeft is op de projectsite op internet vermeld dat de geluidbelasting bij uw woning na realisatie van het plan 1 dB lager zal zijn dan de geluidbelasting die op basis van de geldende geluidproductieplafond is toegestaan. Dit is echter alleen de geluidbelasting ten gevolge van de rijkswegen en u merkt terecht op dat ook andere bronnen van belang zijn voor de totale, cumulatieve geluidbelasting. Wettelijk gezien geldt er echter geen verplichting om bij woningen, waar de geluidbelasting ten gevolge van rijkswegen niet toeneemt, de cumulatieve geluidbelasting in beeld te brengen. Uit het onderzoek dat is uitgevoerd vanwege de reconstructie van de Universiteitsweg bij de aansluiting op de A28, is gebleken dat als gevolg van het project Ring Utrecht er over de gehele dag bekeken een toename zal zijn van het verkeer met ca. 25%. U geeft in uw zienswijze terecht aan dat de toename in de avondspits groter zal zijn, voor geluidberekeningen wordt echter een gemiddelde verkeersintensiteit over de gehele dag gehanteerd. Een toename van 25% betekent dat de geluidbelasting bij geluidgevoelige objecten langs deze weg, waaronder uw woning, met maximaal 1 dB zal toenemen. Deze toename is toegestaan binnen de normen van de Wet geluidhinder, zodat een aanvullend onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen om deze toename weg te nemen niet aan de orde is.	Ja

		Cumulatief gezien zal de geluidbelasting bij uw woning als gevolg van het project met ca. 1 dB toenemen. De hoogte van deze geluidbelasting is niet zodanig dat er aanvullende maatregelen moeten worden getroffen.	
2	Schadelijke uitstoot groter dan voorgesteld Ik maak mij ernstig zorgen over de uitstoot van onder andere fijnstof en stikstofoxiden wanneer het secundaire effect van toename van verkeer op de N412 wordt meegeteld bovenop de uitstoot van het verkeer op de A28 ter plekke van het Kloosterpark.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. Het klopt dat het verkeer op de N412 toeneemt door het project Ring Utrecht. Doordat de aansluiting A28 De Uithof meer capaciteit krijgt en de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet ten gevolge van het project verbeterd is, gaat meer verkeer via de N412 en de A28 rijden. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen ondanks het secundaire effect van de N412. De luchtkwaliteit is berekend in het deelrapport Luchtkwaliteit bij de milieu-effectrapportage. In bijlage 1 van het deelrapport is aangegeven dat de N412 als onderliggende weg is meegenomen in de berekening.	Ja
3	Vragen: 1.1 Ik vraag u aan te geven hoeveel dB extra de geluidsbelasting zal zijn als gevolg van het toegenomen verkeersaanbod op de N412 als direct gevolg van het project. 1.2 Wat wordt dan ter plekke van het Kloosterpark de cumulatieve geluidsbelasting als gevolg van het OTB inclusief de secundaire effecten? 1.3 Hoeveel extra schadelijke uitstoot aan onder andere NOx, PM10 en PM2.5 wordt er geproduceerd door het toegenomen verkeersaanbod op de N412 als gevolg van het OTB? 1.4 Wat wordt ter plekke van mijn adres de cumulatieve uitstoot aan onder andere NOx, PM10 en PM2.5 als gevolg van het OTB inclusief de secundaire effecten? 1.5 Gelet op de Swung-2 regelgeving vanuit de EU: hoe zorgt Rijkswaterstaat samen met haar partners Provinciale en lokale overheid dat de geluidsbelasting ter plekke van mijn adres niet uit zal stijgen boven (toekomstige) EU wetgeving? 1.6 Gelet op strenge EU wetgeving ten aanzien van uitstootbeperking langs Europese wegen3: hoe zorgt RWS er voor, samen met haar partners, dat de totale uitstoot aan schadelijke stoffen ter hoogte van mijn adres niet de (toekomstige) EU wetgeving zal overstijgen?	1. Zoals bij uw eerdere punt al aangegeven zal het verkeer op de N412 ten gevolge van het project met ca. 25% toenemen en zal de geluidbelasting ten gevolge van deze weg met maximaal 1 dB toenemen. 2. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidbelastingen bij de woningen in uw omgeving ten gevolge van de rijkswegen A27 en A28 in de situatie met het plan, na het treffen van geluidbeperkende maatregelen, in de meeste gevallen niet hoger is dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Aangezien bij de woningen in het betreffende gebied in die situatie nergens sprake is van een resterende overschrijding van de wettelijke toetswaarde, is er geen verplichting om de cumulatieve geluidbelasting inzichtelijk te maken. Het ligt voor de hand dat in dit gebied de Utrechtseweg en de N412 de bepalende factoren zijn voor de cumulatieve geluidbelasting. Aangezien er bij deze wegen ten gevolge van het plan geen toenames optreden van 2 dB of meer, is er geen wettelijke verplichting om te onderzoeken of deze toenames met geluidbeperkende maatregelen kunnen worden weggelaten. 3. De toename van het verkeer op de N412 is aangegeven in het deelrapport Verkeer en bedraagt op etmaalbasis ca 25%. De emissies van genoemde stoffen stijgen derhalve met eenzelfde percentage voor het verkeer op de N412. 4. U wordt verwezen naar de kaarten in de bijlagen van het deelrapport Luchtkwaliteit. De berekende concentraties in de nabijheid van uw woning zijn hier aangegeven. 5. Voor de overheid geldt dat zij zich bij onderzoeken moeten conformeren aan de landelijke wetgeving. Wat geluid betreft is de EU-wetgeving daarin verankerd en er is geen reden om aan te nemen dat overheden zich daar niet aan houden. 6. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit NSL. Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof en stikstofdioxide te voldoen. Elk jaar vindt een monitoring van het NSL plaats waaronder een nieuwe doorrekening van groeicijfers. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om aan de EU normen te blijven voldoen.	Nee
4	2. Mogelijke directe negatieve leefbaarheidseffecten als gevolg van de uitvoering van het OTB voor het Kloosterpark. Geluidsschermen aan een kant in plaats van aan 2 kanten. Op de A28 ter hoogte van het Kloosterpark zullen alleen aan de zuidkant geluidsschermen worden geplaatst. Op dit moment staan aan beide kanten geen schermen. Blijkbaar worden als gevolg van het project de geluidsproductieplafonds maar aan een kant overschreden. Ik ga ervanuit dat meer verkeer als gevolg van het project naar beide kanten evenveel impact heeft.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen. 2.1 Zoals blijkt uit bijlage 5 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' worden ter hoogte van de aansluiting De Uithof langs de A28 zonder geluidbeperkende maatregelen de geluidproductieplafonds aan weerszijden van de weg overschreden. Dit is ook het geval bij toepassing van bronmaatregelen, zodat onderzocht dient te worden of de	Nee

	<p>Vragen:</p> <p>2.1 Kunt u aannemelijk onderbouwen waarom slechts aan 1 kant geluidsschermen worden geplaatst terwijl aan beide kanten de geluidsbelasting evenveel toeneemt en de geluidsproductieplafonds verhoudingsgewijs voor en na het project niet zullen veranderen?</p> <p>2.2 Ik begrijp dat de geluidsschermen op deze plek worden uitgevoerd met geluidsabsorberend materiaal om reflectie van geluid in de richting van mijn adres te verminderen. Kunt u aangeven met hoeveel procent deze reflectie vermindert?</p> <p>2.4 Kunt u aangeven hoeveel dB de overgebleven reflectie van geluid op het geluidsscherm aan de zuidkant van de A28 gaat opleveren ter plekke van mijn adres?</p> <p>2.5 Kunt u aangeven of de extra geluidsbelasting als gevolg van deze reflectie is meegenomen in de berekening van geluidsbelasting ter plekke van mijn adres zoals te vinden op internet (zie voetnoot 1)?</p>	<p>overschrijdingen met aanvullende maatregelen zoals geluidsschermen kunnen worden weggenomen. Uit paragraaf 5.4.2.3 van het genoemde rapport blijkt dat het niet doelmatig is om ten noorden van de A28 geluidsschermen te plaatsen: op basis van het beperkte aantal woningen met een geluidbelasting boven de 50 dB in het achterliggende gebied is het budget beperkt. Ten zuiden van de A28 ligt De Uithof, met een groot aantal geluidgevoelige objecten (vooral gezondheidszorg- en onderwijsgebouwen) waardoor het doelmatig is langs die zijde wel een geluidsscherm te plaatsen.</p> <p>2.2/2.4/2.5 De berekende geluidbelastingen bij uw woning zijn gebaseerd op de eindsituatie van het plan, inclusief de geluidsschermen. De geluidbelasting bij uw woning bedraagt in de toekomstige situatie maximaal 50 dB en dat is iets lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan en gelijk aan de voorkeurswaarde van de Wet milieubeheer. Aangezien uw woning op een afstand van ongeveer 900 meter van de rijksweg ligt, is de reflectie van het geluidsscherm ten zuiden van de A28 vanwege de grote afstand niet terug te zien in de berekende geluidbelastingen. In welke mate de reflectie vermindert door het toepassen van absorberend materiaal is voor uw woning daardoor niet relevant.</p>	
5	<p>3. Belangen van anderen die over het hoofd gezien zijn in het OTB. Algemeen belang: nut en noodzaak van het OTB in deze vorm. In het OTB wordt gesteld dat de aanleiding voor dit project is: de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden (zoals bedoeld in de structuurvisie I&M, in het bijzonder bijlage 6 van het SVIR) uit de Nota Mobiliteit, op een verkeersveilige manier. Op pagina 22 van de SVIR wordt gesproken over 2 groeiscenario's. Het OTB neemt het hoogste scenario als fundatie voor de huidige voorkeursvariant in het OTB. Dit leidt mogelijk tot onnodige activiteiten in dit OTB. De keuze van een gemiddeld en wellicht realistischer groeiscenario, tussen hoog en laag in, resulteert vanzelfsprekend in veel minder impact op natuur en milieu en mens als gevolg van het project.</p> <p>Vragen:</p> <p>Ik zou RWS willen vragen de scenario's die leiden tot dit OTB nogmaals te toetsen op kans van zekerheid en robuustheid alvorens een definitief besluit te nemen over het tracé.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten. Zie eindadvies van de Commissie m.e.r..</p> <p>Voor de fundatie van het ontwerp is niet uitsluitend gekeken naar het relatief hoge GE (Global Economy) scenario gekeken. In eerder studiefasen van het project zijn zowel het hoge GE als het relatief lage RC (Regional Communities) scenario aan bod geweest.</p> <p>Bij de bepaling van de milieueffecten in deze ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage fase van het project wordt met opzet uitgegaan van het relatief hoge GE-scenario om die (negatieve) effecten op de omgeving niet te onderschatten en daarmee de belangen van de omgeving niet te schaden.</p>	Nee
6	<p>Plaatsing werkterrein in de oksel A28/N412 - noordzijde. Dit is om 2 redenen problematisch. Ten eerste blokkeert het beoogde werkterrein de route van dieren over de EHS4 van Oostbroek richting Voordorpse polder en vice versa. Dit is sterk onwenselijk. Ten tweede loopt het snelfietspad voor fietsers van Bilthoven naar de Uithof en vice versa dwars door het beoogde werkterrein. Dat kan gevaarlijke situaties opleveren.</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is nog eens kritisch gekeken naar de omvang van het werkterrein en is deze aangepast. In de Nota van Wijziging 2020 kunt u de exacte aanpassingen vinden.</p>	Ja
7	<p>4. Verdere opmerkingen: Compensatieopdracht:</p> <p>Ik steun van harte de compensatieopdracht conform de boswet ter grootte van 9.8 ha (gebied 2NL5) zoals voorgesteld op de kaartenmap5. Voor mijn adres geldt dat deze bosaanplant zal helpen om het geluid en uitstoot van het verkeer op de A28 te verminderen. Hierbij zal ook rekening gehouden moeten worden met landschappelijke en ecologische aspecten in dit gebied.</p>	<p>Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen over de compensatie in het genoemde gebied is de invulling van de compensatieopgave in overleg met de gemeente De Bilt en direct omwonenden verder vormgegeven. U bent hierover tussentijds geïnformeerd door Rijkswaterstaat en de gemeente De Bilt. De toekomstige inrichting van het gebied is aangegeven in de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja

		Graag denk ik hierover mee, en vraag ik RWS als belanghebbende om inspraak in de definitieve uitwerking en vaststelling van deze compensatieopdracht ter plekke van de Universiteitsweg.		
ZWE-00138	1	Door de veranderingen in en bij Amelisseweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
	2	U rekent uit dat bij realistische groei de norm uit de nota mobiliteit nauwelijks wordt overschreden bij niet doorgaan van het project. De norm is 2 en zonder het project realiseert u 2,1. Als u het project uitvoert wordt dat 1,2. Dat is dus zwaar overdreven. Bovendien betekent het dat de reistijd in de spits nog steeds langer is dan daarbuiten, dus dat u gewoon files houdt. Met veel goedkopere maatregelen kunt u toch wel bereiken dat u vanuit 2,1 daalt tot naar 2. Verdere daling, tot 1,2, is overbodig. Daarbij zij nog gezegd dat wat in de stukken een "realistische groei" heet waarschijnlijk zelfs nooit gerealiseerd gaat worden. Wie verwacht nog dat Nederland de komende decennia zal blijven groeien?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
	3	Amelisseweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
	4	Als u files wil verminderen moet u niet de snelwegen verbreden maar het reistijdverlies in de stad en op het onderliggend wegennet aanpakken. Dat is nl. veel groter dan het reistijdverlies (en dus de toegerekende kosten) op de snelwegen rond de stad. Vanwege gebrek aan ruimte in en om de steden zal die aanpak moeten bestaan uit verbetering van het fiets- en OV-netwerk zodat het wegverkeer afneemt en met de huidige wegcapaciteit in de steden de files afnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	5	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	7	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja
	8	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee

	9	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	10	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	11	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	Ja
	12	Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppen, en het leefklimaat daar verslechteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00139	1	Als bewoner langs de A27 ben ik niet gerust over een verbreding van de snelweg. Naar mijn mening worden de gezondheidseffecten te rooskleurig voorgesteld. Gezondheidsaspecten (geluid en luchtkwaliteit) worden niet op hun juiste waarde geschat. De gemeente Utrecht doet zijn best om binnen de stadsgrenzen te voldoen aan de Europese normen, maar heeft weinig te zeggen over de rand van de stad, i.q. de snelwegen. Hierdoor is het onmogelijk een gezond leefklimaat te bewerkstelligen voor de bewoners van de wijken die grenzen aan de snelwegen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en wordt het bestaande geluidscherm met 1 meter verhoogd. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 54 dB. Dit is gelijk aan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Er wordt bij uw woning, net als in de rest van Voordorp voldaan aan de toetswaarde van de Wet milieubeheer en er zijn dan ook geen wettelijke redenen om verdergaande maatregelen te treffen.	Ja

	2	De technische aspecten bevatten veel risico's (verbreding bak Amelisweerd).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.	Ja
	3	Landschappelijke aantasting wordt op inadequate manier opgelost (herplanting bomen levert geen bos op).	De landschappelijke inpassing is afgestemd met de betrokken regionale en lokale overheden en is, binnen de beperkte mogelijkheden die de intensief gebruikte omgeving biedt en binnen de kaders van de compensatie, afdoende bevonden. Herplant van bomen vanuit de Wet natuurbescherming hoeft niet noodzakelijkerwijs tot nieuw bos te leiden. Ook bomenrijen langs de weg dragen bij aan de compensatie van het verlies van bomen elders en aan de landschappelijke kwaliteit. De landschappelijke inpassing is afgestemd met de betrokken regionale en lokale overheden en is, binnen de beperkte mogelijkheden die de intensief gebruikte omgeving biedt, afdoende bevonden.	Ja
	4	De toekomstvisie over verkeer is conservatief. Onjuistheden: De basis van dit besluit is ongegrond. Het berust op aannames over economie en toekomst die op zijn minst dubieus zijn. Het vervoer van goederen en personen zal in de toekomst minder asfalt nodig hebben. Deze stelling is evengoed te verdedigen als de stelling dat er meer rijbanen nodig zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. In de - aanvullende - oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. In de bijlage bij de oplegnotitie Verkeer 2020 is een uitgebreide toelichting opgenomen van de gehanteerde uitgangspunten en bronnen. De nieuwe rekenresultaten geven een herbevestiging van nut en noodzaak van het project. Zie paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord voor een nadere toelichting. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.	Ja
	5	Geraakt in belang: Mijn gezondheid (uitstoot schadelijke stoffen) , woongenot (geluid) en financiële toekomst (waardevermindering van ons huis) worden aangetast.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie. In het voorgaande is reeds ingegaan op de gezondheidseffecten en geluid.	Nee
ZWE-00140	1	Invoering van het ontwerptracébesluit aan de Oostkant van Utrecht is zeer belastend voor de woonomgeving en een alternatieve aanpak is nog niet uitgetoet: invoering 80 km/u met bijbehorende wegmarkering en handhaving. Doorgetrokken witte strepen zouden genegeerd worden door automobilisten: dan kun je nog betonblokken plaatsen net als op de A12, bij afrit Driebergen –Zeist. Daar werkt het prima.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)	Nee
	2	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee

	mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.		
3	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014! De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
4	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
5	Nu hebben we nèt het klimaatacckoord ondertekend, de inkt is nog nat, en dan komt u alweer met zo'n groot project dat dit accoord met voeten treedt! Weer een mooi geval van met de mond belijden en het tegenovergestelde doen! Want dat is natuurlijk aan de hand met dit project: het lokt nóg meer verkeer naar en rond Utrecht, de lucht zal nóg meer verontreinigd worden, de stank zal niet te harden zijn, en de stad wordt almaar minder leefbaar. En laten we niet vergeten wat dit allemaal kost! Geld dat volkomen verkeerd gebruikt wordt, weggegooid zelfs; dat zouden we veel beter kunnen inzetten om de doelen van dit klimaataccoord dichterbij te brengen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
6	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	De geluidsoverlast van de A27 is nu al (te) groot bij oostenwind of windstilheid. Het geluid gaat over de wijk heen en wordt teruggekaatst door de rand van Flats aan de Noord-westkant van de wijk, Albert van Dalsumlaan. In het ontwerptraacé komen rijbanen hoger te liggen en zal er nog meer geluid verderop in mijn woonwijk landen en weerkaatsen. Met dit effect is geen rekening gehouden bij de doorrekening van de te plaatsen geluidschermen bij Rijnsweerd. De door RWS gehanteerde berekening voor de geluidsoverlast voor mijn woning klopt dus ook niet. Ik zal mijn woning extra moeten laten isoleren om geluid te weren. Betaalt de overheid die rekening?	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.	Nee
8	Het "Dak op de Bak" in Amelisweerd zal ook weinig bijdragen in de geluidswering voor Rijnsweerd, Uithof en delen van Amelisweerd. Daarvoor zou het dak veel verder naar het noorden doorgetrokken moeten worden. Dit schijnt te duur te worden i.v.m. tunnel-wetgeving.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee
9	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
10	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee

		treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.		
	11	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een ommissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	12	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluiptverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	13	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja
ZWE-00141	1	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad te ontwijken. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als mens beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van alleen maar kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk honderden jaren voor dezelfde potentie terug is wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is bijzonder triest als dit onze (klein)kinderen in hun toekomst wordt ontnomen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Dit project trekt verkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen, en ook op de andere wegen. Om die reden mag u dit plan niet voortzetten. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 km/u in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken, dus binnen de bak. Het is onaanvaardbaar dat een overheid, die toch haar burgers hoort te beschermen, zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	4	Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	5	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving	Nee

	Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidschermen.	
6	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
7	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
8	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
9	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluisverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
10	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij	Nee

		Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	
11	Het risico van scheuren van de folie moet afgewenteld worden op de gebruikers van het snelwegennet: jaren lang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunettenen Rjinsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
12	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13	De extra emissies worden gecompenseerd door NSL maatregelen. De monitoringsrapportage 2015 NSL (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportage-e-nsl-2015-bijlage) stelt echter dat de daling voor fijn stof stagneert (blz3). De NEV 2015 (https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/41/nationale-energie-verkenning-2015) ,blz 109 stelt dat ook na 2020 de daling duidelijk afneemt. Die geringe daling is vrijwel geheel te danken aan Euronormen voor (diesel)wegvoertuigen, oftewel roetfilters, terwijl de emissies door industrie en luchtvaart stijgen (blz 7 Achtergronddocument Lucht, http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-luchtverontreinigende-stoffen-in-de-nationale-energieverkenning-2015_2442.pdf) Of de luchtkwaliteitsnormen in de toekomst worden gehaald is dus geheel afhankelijk van succesvolle implementatie van deze techniek. Deze techniek moet de stijgende emissies van industrie, bouw, op- en overslag, huishoudens (door houtkachels, waar sinds kort subsidie op zit) en bandenslijtage allemaal compenseren. Het afbreukrisico is groot. Als het model uitgaat van vlotte implementatie van roetfilters en theoretische emissiefactoren zijn de totale daadwerkelijke emissies zwaar onderschat!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
14	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
15	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
16	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
17	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden	Nee

		monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	
ZWE-00142	1	Het verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
	2	Als u files wil verminderen moet u niet de snelwegen verbreden maar het reistijdverlies in de stad en op het onderliggend wegennet aanpakken. Dat is nl. veel groter dan het reistijdverlies (en dus de toegerekende kosten) op de snelwegen rond de stad. Vanwege gebrek aan ruimte in en om de steden zal die aanpak moeten bestaan uit verbetering van het fiets- en OV-netwerk zodat het wegverkeer afneemt en met de huidige wegcapaciteit in de steden de files afnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	3	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	4	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	5	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
	6	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
	7	Hoewel u een aantal mogelijke technieken om het folie niet te beschadigen hebt onderzocht geeft u geen inzicht in de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Het uitvoeringsrisico is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Dit is uitermate zwaarwegend voor mij. U speelt met de veiligheid van de regio. U zet belastinggeld in in een loterij met alleen nieten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewerd).	Nee

	8	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
	9	De extra emissies worden gecompenseerd door NSL maatregelen. De monitoringsrapportage 2015 NSL (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportage-e-nsl-2015-bijlage) stelt echter dat de daling voor fijn stof stagneert (blz3). De NEV 2015 (https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/41/nationale-energie-verkenning-2015) ,blz 109 stelt dat ook na 2020 de daling duidelijk afneemt. Die geringe daling is vrijwel geheel te danken aan Euronormen voor (diesel)wegvoertuigen, oftewel roetfilters, terwijl de emissies door industrie en luchtvaart stijgen (blz 7 Achtergronddocument Lucht, http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-luchtverontreinigende-stoffen-in-de-nationale-energieverkenning-2015_2442.pdf) Of de luchtkwaliteitsnormen in de toekomst worden gehaald is dus geheel afhankelijk van succesvolle implementatie van deze techniek. Deze techniek moet de stijgende emissies van industrie, bouw, op- en overslag, huishoudens (door houtkachels, waar sinds kort subsidie op zit) en bandenslijtage allemaal compenseren. Het afbreukrisico is groot. Als het model uitgaat van vlotte implementatie van roetfilters en theoretische emissiefactoren zijn de totale daadwerkelijke emissies zwaar onderschat!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	10	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	11	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00143	1	Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	2	Daarnaast trekken extra snelwegen extra verkeer aan. De filevorming wordt daardoor niet teniet gedaan en extra verkeer verhoogt de risico's op verkeersongelukken. Beter is te kijken naar alternatieven. Bijvoorbeeld: voer op de Ring een maximum snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, bijvoorbeeld 2 maal 6 rijstroken.	Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptracébesluit (2005-2016). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Ja
	3	De ontwikkeling van elektrische, gps-gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over tien jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. Elektrisch rijden is in ieder belang. Auto's op fossiele brandstoffen stoten veel CO2 en fijnstof uit wat nadelige gevolgen heeft voor de klimaatverandering en de volksgezondheid. Bovendien zijn	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee

	elektrische auto's stiller, wat voor minder geluidsoverlast zorgt. Een overstap naar elektrisch rijden dient dus het algemeen belang.		
4	Als overheid stimuleert u het elektrisch rijden zelfs. Door deze stimulerende maatregelen zal de elektrische auto meer worden gekocht en op termijn goedkoper worden. Het aanleggen van extra snelwegen die voor diverse vormen van milieuoverlast zorgen is tegenstrijdig met dit beleid.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
5	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU-richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland, maar vooral omwonenden en gebruikers van de omgeving (fietsende forenzen, wandelaars) aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. De vraag is of u dat kunt doen. Aanleg van extra bos elders is leuk, maar biedt mij als bewoner niets.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
6	De extra emissies worden gecompenseerd door NSL-maatregelen. De monitoringsrapportage 2015 NSL (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportage-e-nsl-2015-bijlage) stelt echter dat de daling voor fijnstof stagneert (blz3). De NEV 2015 (https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/41/nationale-energie-verkenning-2015) ,blz. 109 stelt dat ook na 2020 de daling duidelijk afneemt. Die geringe daling is vrijwel geheel te danken aan Euronormen voor (diesel)wegvoertuigen, oftewel roetfilters, terwijl de emissies door industrie en luchtvaart stijgen (blz. 7 Achtergronddocument Lucht, http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-luchtverontreinigende-stoffen-in-de-nationale-energieverkenning-2015_2442.pdf). Of de luchtkwaliteitsnormen in de toekomst worden gehaald is dus geheel afhankelijk van succesvolle implementatie van deze techniek. Deze techniek moet de stijgende emissies van industrie, bouw, op- en overslag, huishoudens (door houtkachels, waar sinds kort subsidie op zit) en bandenslijtage allemaal compenseren. Het afbreukrisico is groot. Als het model uitgaat van vlotte implementatie van roetfilters en theoretische emissiefactoren zijn de totale daadwerkelijke emissies zwaar onderschat!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
7	Daarnaast maak ik mij als bewoner dicht bij de snelweg zorgen over de luchtkwaliteit. Die is nu al slecht (aan de snelwegkant van mijn woning haal ik wekelijks een laagje zwart stof weg op de vensterbank, het laagje stof aan de andere kant is gewoon grijs huisstof); de extra luchtvervuiling die de extra snelwegen en het voorbijrazende verkeer leveren een nog grotere aanslag op de omgeving.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
8	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
9	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
10	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m ²) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan	Nee

		de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	
11	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn mag u niet meer in aanmerking nemen voor compensatie. Het is bevreemdend dat u Amelisweerd opoffert en als een zoethoudertje een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt. Bovendien compenseert dat de bewoners en gebruikers in de directe omgeving niet, die juiste gebruik maken van de groene gebieden aangrenzend aan de stad.	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermd) soorten).</p>	Ja
12	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
13	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
14	Het verkeersplein baart mij zorgen. Het komt dicht bij mij woning te staan. Dit belast de leefbaarheid, Ik vraag mij ook af wat dit doet met de waarde van mijn woning. Wonen aan een snelweg (of meerdere snelwegen) is niet aantrekkelijk, zeker niet naast een verkeersplein van enkele verdiepingen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
15	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen i.p.v. toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn	Ja

	<p>boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting daar. Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.</p>	<p>niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.</p>	
16	<p>Geluidsschermen worden gepresenteerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in zeer beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen helemaal desastreus: de bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in lawaai, waar ze volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).</p>	Nee
17	<p>De geluidsoverlast van de huidige snelwegen nabij mijn woning zijn acceptabel, aan de slaapkamerkant iets minder, maar afijn. Op bepaalde dagen is het verkeer goed te horen, zelfs aan de tuinkant, terwijl ik een hoge appartementenblokken om mij heen heb. Meer geluidsoverlast vind ik niet acceptabel. Een van de redenen om aan de oostkant van Utrecht te wonen is juist het groen, en daarmee bedoel ik niet alleen het letterlijke groen – wat nu deels moet wijken – maar ook ruimte en relatieve rust.</p>	<p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie. In het onderzoeksgebied zijn er slechts 63 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 376 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 439 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p>	Ja
18	<p>Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is de zeggenschap voor de gebruikers en verder moeilijk en uitsluitend beperkt tot autobogebruikers. Bij de alternatieve oplossing is de zeggenschap voor de gebruikers en verder groot, inclusief voor automobilisten op de knooppunten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
19	<p>Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).</p>	Nee

20	<p>In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee
ZWE-00144	<p>1 Bewonersvereniging Kloosterpark Onze bewonersvereniging vertegenwoordigt onze 54 leden (90% van de huishoudens in dit gebied) die allen wonen in de wijk Kloosterpark gelegen in het zuiden van de gemeente De Bilt op ongeveer 900 meter ten noorden van de A28 ter hoogte van afslag De Bilt/Bilthoven. In deze brief willen wij u informeren over onze zienswijze over belangen van ons en andere belanghebbenden die wij geschaad zien als gevolg van de uitvoering van het OTB. Onze brief besluit met een paar verdere opmerkingen. Op dit geheel zien wij graag uw reactie tegemoet.</p> <p>1. De belangen van bewoners van het Kloosterpark worden geschaad door het niet meenemen van sterke secundaire en cumulatieve negatieve leefbaarheidseffecten als direct gevolg van de uitvoering van het OTB.</p>	<p>In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord.</p>	Nee
2	<p>Op het eerste gezicht lijken de effecten van het de uitvoering van het OTB voor Kloosterpark minimaal. Op internet1 is te vinden dat voor de bewoners van het Kloosterpark de geluidsbelasting hetzelfde blijft na uitvoering van het project, of zelfs licht daalt bijvoorbeeld met 1 dB. Echter, in uw geluidsberekeningen negeert u de secundaire en cumulatieve effecten als direct gevolg van het project op de geluidsbelasting in het Kloosterpark. Als direct gevolg van het project neemt namelijk het verkeersaanbod op de N412 (Universiteitsweg) flink toe zoals u zelf constateert in uw deelrapport verkeer. In dit deelrapport komt u tot de conclusie dat het verkeersaanbod op de N412 als gevolg van het OTB in de avondspits zelfs kan groeien met 50% tot 75% (!). Op geen enkele andere weg van het onderliggend wegennet is deze groei zo enorm. Dit levert een enorme secundaire geluidsbelasting op die bovendien bovenop het geluid komt dat al direct van de A28 afkomstig is. De huidige berekeningen van de geluidsniveaus na het project als gevolg van het OTB zoals te vinden op internet, geven daarom een foutief beeld van de werkelijkheid.</p>	<p>Zoals u aangeeft is op de projectsite op internet vermeld dat de geluidbelasting bij uw woningen na realisatie van het plan gelijk blijft of 1 dB lager zal zijn dan de geluidbelasting die op basis van het geldende geluidproductieplafond (GPP) is toegestaan. Dit is echter alleen de geluidbelasting ten gevolge van de rijkswegen en u merkt terecht op dat ook andere bronnen van belang zijn voor de totale, cumulatieve geluidbelasting. Wettelijk gezien geldt er echter geen verplichting om bij woningen, waar de geluidbelasting ten gevolge van rijkswegen niet toeneemt, de cumulatieve geluidbelasting in beeld te brengen. Uit het onderzoek dat is uitgevoerd vanwege de reconstructie van de Universiteitsweg bij de aansluiting op de A28, is gebleken dat als gevolg van het project Ring Utrecht er over de gehele dag bekeken een toename zal zijn van het verkeer met ca. 25%. U geeft in uw zienswijze terecht aan dat de toename in de avondspits groter zal zijn, voor geluidsberekeningen wordt echter een gemiddelde verkeersintensiteit over de gehele dag gehanteerd. Een toename van 25% betekent dat de geluidbelasting bij geluidgevoelige objecten langs deze weg, waaronder uw woning, met maximaal 1 dB zal toenemen. Deze toename is toegestaan binnen de normen van de Wet geluidhinder, zodat een aanvullend onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen om deze toename weg te nemen niet aan de orde is. Cumulatief gezien zal de geluidbelasting bij uw woning als gevolg van het project met ca. 1 dB toenemen. De hoogte van deze geluidbelasting is niet zodanig dat er aanvullende maatregelen moeten worden getroffen.</p>	Nee
3	<p>Schadelijke uitstoot groter dan voorgesteld Wij maken ons ernstig zorgen over de uitstoot van onder andere fijnstof en stikstofoxiden wanneer het secundaire effect van toename van verkeer op de N412 wordt meegeteld bovenop de uitstoot van het verkeer op de A28 ter plekke van het Kloosterpark als gevolg van het OTB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>Het klopt dat er meer verkeer gaat rijden op de N412. Doordat de aansluiting A28 De Uithof meer capaciteit krijgt en de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet verbetert, gaat meer verkeer via de N412 en de A28 rijden.</p> <p>In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen ondanks het effect van de N412. De luchtkwaliteit is berekend in het deelrapport Luchtkwaliteit bij de milieu-effectrapportage. In bijlage 1 van het deelrapport is aangegeven dat de N412 als onderliggende weg is meegenomen in de berekening.</p>	Ja

4	<p>Vragen:</p> <p>1.1 Wij vragen u aan te geven hoeveel dB extra de geluidsbelasting zal zijn als gevolg van het toegenomen verkeersaanbod op de N412 als direct gevolg van het project.</p> <p>1.2 Wat wordt dan ter plekke van het Kloosterpark de cumulatieve geluidsbelasting als gevolg van het OTB inclusief de secundaire effecten?</p> <p>1.3 Hoeveel extra schadelijke uitstoot aan onder andere NOx, PM10 en PM2.5 wordt er geproduceerd door het toegenomen verkeersaanbod op de N412 als gevolg van het project?</p> <p>1.4 Wat wordt ter plekke van het Kloosterpark de cumulatieve uitstoot aan onder andere NOx, PM10 en PM2.5 als gevolg van het OTB inclusief de secundaire effecten?</p> <p>1.5 Gelet op de Swung-2 regelgeving vanuit de EU: hoe zorgt Rijkswaterstaat samen met haar partners Provinciale en lokale overheid dat de geluidsbelasting niet uit zal stijgen boven (toekomstige) EU wetgeving</p> <p>1.6 Gelet op strenge EU wetgeving ten aanzien van uitstootbeperking langs Europese wegen3: hoe zorgt RWS er voor samen met haar partners dat de totale uitstoot aan schadelijke stoffen langs de A28 en langs wegen van het onderliggend wegennet niet de (toekomstige) EU wetgeving zal overstijgen.</p>	<p>1. Zoals bij uw eerdere punt al aangegeven zal het verkeer op de N412 ten gevolge van het project met ca. 25% toenemen en zal de geluidbelasting ten gevolge van deze weg met maximaal 1 dB toenemen.</p> <p>2. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidbelastingen bij de woningen in uw omgeving ten gevolge van de rijkswegen A27 en A28 in de situatie met het plan, na het treffen van geluidbeperkende maatregelen, in de meeste gevallen niet hoger is dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Aangezien bij de woningen in het betreffende gebied in die situatie nergens sprake is van een resterende overschrijding van de wettelijke toetswaarde, is er geen verplichting om de cumulatieve geluidbelasting inzichtelijk te maken.</p> <p>Het ligt voor de hand dat in dit gebied de Utrechtseweg en de N412 de bepalende factoren zijn voor de cumulatieve geluidbelasting. Aangezien er bij deze wegen ten gevolge van het plan geen toenames optreden van 2 dB of meer, is er geen wettelijke verplichting om te onderzoeken of deze toenames met geluidbeperkende maatregelen kunnen worden weggenomen.</p> <p>3. De toename van het verkeer op de N412 is aangegeven in het deelrapport Verkeer en bedraagt op etmaalbasis ca 25%. De emissies van genoemde stoffen stijgen derhalve met eenzelfde percentage. Deze dragen echter amper bij aan de te verwachten concentraties van deze stoffen in de leefomgeving.</p> <p>4. U wordt verwezen naar de kaarten in de bijlagen van het deelrapport Luchtkwaliteit. De berekende concentraties in de nabijheid van uw woning zijn hier aangegeven.</p> <p>5. Voor de overheid geldt dat zij zich bij onderzoeken moeten conformeren aan de landelijke wetgeving. Wat geluid betreft is de EU-wetgeving daarin verankerd en er is geen reden om aan te nemen dat overheden zich daar niet aan houden.</p> <p>6. Voor de relatie met de EU-wetgeving wordt verwezen naar het algemene deel van de Nota van Antwoord.</p>	Nee
5	<p>Geluidsschermen aan een kant in plaats van aan 2 kanten</p> <p>Op de A28 ter hoogte van het Kloosterpark zullen alleen aan de zuidkant geluidsschermen worden geplaatst. Op dit moment staan aan beide kanten geen schermen.</p> <p>Blijkbaar worden als gevolg van het project de geluidsproductieplafonds maar aan een kant overschreden. Wij gaan ervanuit dat meer verkeer als gevolg van het project naar beide kanten evenveel impact heeft.</p> <p>Vragen:</p> <p>2.1 Kunt u aannemelijk onderbouwen waarom slechts aan 1 kant geluidsschermen worden geplaatst terwijl aan beide kanten de geluidsbelasting evenveel toeneemt en de geluidsproductieplafonds verhoudingsgewijs voor en na het project niet zullen veranderen?</p> <p>Wij begrijpen dat de geluidsschermen op deze plek worden uitgevoerd met geluidsabsorberend materiaal om reflectie van geluid in de richting van het Kloosterpark te verminderen. Kunt u aangeven met hoeveel procent deze reflectie vermindert?</p> <p>2.4 Kunt u aangeven hoeveel dB de overgebleven reflectie van geluid op het geluidsscherm aan de zuidkant van de A28 gaat opleveren ter plekke van het Kloosterpark?</p> <p>2.5 Kunt u aangeven of de extra geluidsbelasting als gevolg van deze reflectie is meegenomen in de resultaten van geluidsbelasting ter plekke van het Kloosterpark zoals te vinden op internet (zie voetnoot 1)?</p>	<p>2.1 Zoals blijkt uit bijlage 5 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' worden ter hoogte van de aansluiting De Uithof langs de A28 zonder geluidbeperkende maatregelen de geluidproductieplafonds aan weerszijden van de weg overschreden. Dit is ook het geval bij toepassing van bronmaatregelen, zodat onderzocht dient te worden of de overschrijdingen met aanvullende maatregelen zoals geluidsschermen kunnen worden weggenomen. Uit paragraaf 5.4.2.3 van het genoemde rapport blijkt dat het niet doelmatig is om ten noorden van de A28 geluidsschermen te plaatsen: op basis van het beperkte aantal woningen met een geluidbelasting boven de 50 dB in het achterliggende gebied is het budget beperkt. Ten zuiden van de A28 ligt De Uithof, met een groot aantal geluidgevoelige objecten (vooral gezondheidszorg- en onderwijsgebouwen) waardoor het doelmatig is langs die zijde wel een geluidsscherm te plaatsen.</p> <p>2.2 De berekende geluidbelastingen bij uw woning zijn gebaseerd op de eindsituatie van het plan, inclusief de geluidsschermen en de daarbij optredende reflectie. Aangezien het scherm ten zuiden van de A28 met absorberend materiaal wordt uitgevoerd, zal slechts een klein deel van het geluid worden gereflecteerd.</p> <p>2.4 De bijdrage van de reflectie van de geluidsschermen is op de afstand van uw woning tot de weg niet merkbaar in de totale geluidbelasting.</p> <p>2.5 Zoals onder punt 2.2 al vermeld: Ja.</p>	Ja
6	<p>Algemeen belang: nut en noodzaak van het OTB in deze vorm</p> <p>In het OTB wordt gesteld dat de aanleiding voor dit project is: de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden (zoals bedoeld in de structuurvisie I&M, in het bijzonder bijlage 6 van het SVIR) uit de Nota Mobiliteit, op een verkeersveilige manier. Op pagina 22 van de SVIR wordt gesproken over 2 groeiscenario's. Het project neemt het hoogste scenario als fundatie voor de huidige voorkeursvariant in het OTB. Dit</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	Nee

	<p>leidt mogelijk tot onnodige activiteiten in dit OTB. De keuze van een gemiddeld en wellicht realistischer groeiscenario, tussen hoog en laag in, resulteert vanzelfsprekend in veel minder impact op natuur en milieu en mens als gevolg van het OTB.</p> <p>Vragen: Wij willen RWS vragen de scenario's die leiden tot dit OTB nogmaals te toetsen op kans van zekerheid en robuustheid alvorens een definitief besluit te nemen over het tracé.</p>	<p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook de reactie van de Commissie m.e.r..</p> <p>Voor de fundatie van het ontwerp is niet uitsluitend gekeken naar het relatief hoge GE (Global Economy) scenario gekeken. In eerder studiefasen van het project zijn zowel het hoge GE als het relatief lage RC (Regional Communities) scenario aan bod geweest - zie maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA).</p> <p>Bij de bepaling van de milieueffecten in deze ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage fase van het project wordt met opzet uitgegaan van het relatief hoge GE-scenario om die effecten niet te onderschatten en daarmee de belangen van de omgeving niet te schaden.</p>	
7	<p>Plaatsing werkterrein in de oksel A28/N412 – noordzijde Dit is om 2 redenen problematisch. Ten eerste blokkeert het beoogde werkterrein de route van dieren over de EHS4 van Oostbroek richting Voordorpse polder en vice versa. Dit is sterk onwenselijk. Ten tweede loopt het snelfietspad voor fietsers van Bilthoven naar de Uithof en vice versa dwars door het beoogde werkterrein. Dat kan gevaarlijke situaties opleveren.</p>	<p>Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen en één nieuw werkterrein. Dat geldt ook voor het werkterrein in de oksel van de A28 en de N412. Dit werkterrein is kleiner waarbij de ecologische verbinding wordt ontzien.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de tracébesluit-tekeningen verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein. De veiligheid ten aanzien van het snelfietspad is daarbij een belangrijk aandachtspunt.</p>	Ja
8	<p>Compensatieopdracht: Wij steunen van harte de compensatieopdracht conform de boswet ter grootte van 9.8 ha (gebied 2NL5) zoals voorgesteld op de kaartenmap5. Voor het Kloosterpark geldt dat deze bosaanplant zal helpen om het geluid en uitstoot van het verkeer op de A28 te verminderen. Hierbij zal ook rekening gehouden moeten worden met landschappelijke en ecologische aspecten in dit gebied. Graag denken wij hierover mee, en vragen wij RWS als belanghebbende om inspraak in de definitieve uitwerking en vaststelling van deze compensatieopdracht ter plekke van de Universiteitsweg.</p>	<p>Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen over de compensatie in het genoemde gebied is de invulling van de compensatieopgave in overleg met de gemeente De Bilt en direct omwonenden verder vormgegeven.</p>	Nee
ZWE-00145	<p>1 Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).</p>	<p>De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.</p>	Ja
	<p>2 Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee

3	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
4	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluisverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
5	Aan alle kanten is te zien dat de economie minder groeit; dat mensen meer thuiswerk doen; dat er meer flexwerk is; dat we minder fossiel gaan. Kortom: uw gigantische wegoperatie lijkt nu al (en anders binnen tien jaar) hopeloos verouderd..	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
6	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluisverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
7	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
8	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke	Ja

		uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.	
		Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	
9	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
10	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m ²) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
11	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
12	Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	Ja
ZWE-00146	1 Door de veranderingen in en bij Amelisweerd ben ik bang vooreen verandering in de grondwaterstand. Bij het lekken van het vlies danwel door eventuele plaatsing van bentoniet wanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging zal leiden tot sterfte van eeuwenoude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Uw gebrek aan ontzag voor eeuwenoude natuur is ronduit schandelijk.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). De aanleg van een schermwand beperkt de mogelijke effecten op grondwater en de grondwaterafhankelijke natuur. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. In het MER Actualisatie 2020 is dit nader toegelicht.	Ja
	2 Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	3 Door de verbreding van de A27 zal de mobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een	Ja

		<p>maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	
4	<p>Het risico van scheuren van de folie moet afgewenteld worden op de gebruikers van het snelwegennet: jaren lang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunettenen Rjinsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee
5	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.</p>	Ja
6	<p>De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.</p>	<p>Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.</p>	Nee
7	<p>Uit alles blijkt, dat de aannamen waarop deze gigantische wegoperatie van u stoelt, in de nabije toekomst niet meer houdbaar zullen zijn, en zelfs nu al hun geldigheid beginnen te verliezen. U gaat uit van een volle eeuw onafgebroken economische groei. Die hebben we nooit gehad, en niets wijst er op dat we die ooit zullen krijgen. (Trouwens : honderd jaar vooruitkijken ?? Zullen we dat maar niet liever aan de science fiction-schrijvers overlaten ?). U gaat ervan uit dat de mensen wel altijd dagelijks naar hun werk zullen blijven rijden. Ook dat zien we nu al, door meer thuiswerk en door flexibilisering, veranderen. U gaat ervanuit dat auto's altijd door mensen bestuurd zullen worden. Zelfs dat zal niet altijd zo zijn. Zodra de besturing van auto's niet meer afhankelijk is van trage menselijke reflexen, zal de capaciteit van de bestaande wegen geweldig toenemen. Met andere woorden: de ontwikkelingen die nu al aan de gang zijn konden er wel eens toe leiden dat er over enige tijd helemaal geen fileprobleem meer is. Wèl, als u deze operatie tegen beter weten in doorzet, een enorme, vieze plak overbodig asfalt en een hele hoop volstrekt onnodige en veelal onomkeerbare schade aan de leefomgeving.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).</p>	Nee
8	<p>De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee

		groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet slim om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.		
	9	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie. Hezlefde geldt voor de Limes.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
ZWE-00147	1	<p>Het ontwerptracebesluit dan wel het hele project is in strijd met de landelijke ambitie om Nederland te verduurzamen, waarin de aandacht onder meer uitgaat naar een betere leefomgeving, betere luchtkwaliteit, duurzame energie, duurzame mobiliteit, een lagere CO2 footprint, meer groene ruimte, efficiënter gebruik van assets en infrastructuur, kortom: een duurzamere ontwikkeling in dito maatschappelijke context.</p> <p>De noodzaak voor de verbreding van de A27 wordt gevonden in de conventionele opvatting dat het autoverkeer in Nederland kan, mag en moet blijven groeien als voorwaarde voor economische groei, en gaat volledig voorbij aan het feit dat in de nabije toekomst deze visie achterhaald kan zijn door een andere visie, namelijk dat (1) mobiliteit in de spits voor een aanzienlijk deel kan worden vervangen door een digitale snelweg, (2) bestaande infrastructuur efficiënter kan worden ingezet door verkeersaanbod te spreiden over het etmaal ipv te concentreren in de spits, (3) het aanwakkeren van automobilititeit conflicteert met de duurzaamheidsdoelstellingen van Nederland (beter leefklimaat, meer groene ruimte, betere luchtkwaliteit, veiliger verkeer, kleinere CO2 footprint), en (4) bewustwording opgang komt dat vaak/veel autorijden ongezond is voor de bestuurder (rug en nekklachten door mentale en fysieke stress, inademen van ongezonde dampen, kans op letsel door ongelukken) en bovendien steeds vaker wordt waardoor steeds meer mensen op zoek zullen gaan naar een alternatief. Deze vierledige visie kan worden vertaald naar nieuwe maatschappelijke structuren en concrete projecten die veel meer waarde kunnen creëren voor Nederland dan simpelweg meer asfalt aanleggen (hetgeen voor bouwend Nederland misschien niet aansluit bij de verwachtingen).</p> <p>Los van de bovenstaande visie moet de noodzaak van dit grote project echt veel fundamenteeler worden aangetoond door het project te plaatsen in een toekomstgerichte visie (zie boven) ipv een conventionele visie, en parallel te starten met relatief kleine en goedkope praktijkgerichte aanpassingen/ tests op het traject die voor verbeterde doorstroming kunnen zorgen. Voorbeelden van kleine aanpassingen: bestaande bak A27 beter benutten, daar kunnen nog rijstroken bij zonder de bak te verbreden; een betere benutting/ gebruik van het weefvak A28/A27 zuid/ A12 west stimuleren van correct rijgedrag bij automobilist; snelheidsprofielen op A28/A27/A12 beter op elkaar laten aansluiten zodat stagnaties worden vermeden; afslag A27 zuid naar A12 oost helemaal loshalen van afslag A27 zuid naar A12 west; weefvak A28 west/A27 noord weghalen en alles van A28 west naar A27 noord over afslag de Bilt sturen; praktijkproeven doen ipv modelberekeningen omdat modellen onvoldoende de gedragscomponent en wegbeleving van automobilisten meenemen; hoge boetes op smartphone gebruik door automobilist - wegens verstoring openbare orde en veiligheid op de weg.</p> <p>Zo gewenst licht ik graag e.e.a. persoonlijk aan u toe. Onjuistheden: Eerst moet de noodzaak van het project veel beter en fundamenteeler worden onderbouwd, zelfs als het een werkgelegenheidsproject oor de bouwsector is. Pas dan heeft het zin om hier op in te gaan.</p>	<p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracebesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds van de meest recente inzichten ten aanzien van de lange termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer uitgegaan. De meest recente landelijke toekomstscenario's van CPB/PBL - zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) - zijn steeds toegepast. Ook het vigerende beleid ten aanzien van verkeer en mobiliteit van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is meegenomen in de berekeningen met het NRM.</p> <p>Het vigerende landelijke mobiliteitsbeleid is randvoorwaarde voor deze studie geweest. Hoe het beleid tot stand komt en welke overwegingen daarbij leidend zijn, valt daarmee buiten de scope van het tracebesluit.</p> <p>Ten aanzien van de vier specifiek genoemde punten:</p> <p>1) In de afgelopen jaren heeft de toename van gebruik van de digitale snelweg niet geleid tot afname van de mobiliteit. Voor de berekeningen van de Ring Utrecht wordt uitgegaan van toekomstscenario's opgesteld door het Centraal Planbureau. In deze scenario's worden aannames gedaan over de bijdrage van technologische innovaties en toepassingen.</p> <p>2) Het beleid gaat ervan uit dat mobiliteit wordt gefaciliteerd, waaronder ook de mobiliteit tijdens de spits. Het is echter geaccepteerd dat enige vertraging in de spits optreedt. Als die vertragingen te sterk worden, wordt gekeken naar oplossingen. Zo ook bij de Ring Utrecht.</p> <p>3) De ring Utrecht heeft niet tot doel om automobilititeit aan te wakkeren maar om doorstroming op een verkeersveilige manier te verbeteren.</p> <p>4) Of autorijden ongezond is, of niet, is geen onderwerp van deze studie geweest. Individuele burgers maken zelf een afweging of zij autorijden of voor een alternatief kiezen en welke argumentatie daaraan ten grondslag ligt.</p> <p>De vermeende verwachtingen van Bouwend Nederland hebben geen rol gespeeld bij deze planstudie.</p> <p>Beter benutten maatregelen voor de Ring Utrecht zijn in de afgelopen periode reeds uitgevoerd en zijn voor de Ring de autonome situatie.</p> <p>In bijlage A van het deelrapport verkeer wordt nader ingegaan op het NRM en de kwaliteit van de verkeersprognoses die met het NRM worden gegenereerd. Uit een onafhankelijke audit van TNO in 2012 blijkt dat het NRM zich kan meten met soortgelijke modellen buiten Nederland en geschikt is voor dit soort toepassingen. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving</p>	Ja

	<p>Over het hoofd gezien belang: Burgerbelangen: Luchtkwaliteit en leefomgeving verslechtert door meer verkeer.</p> <p>Algemene belangen. De noodzaak van dit project moet eerst worden aangetoond middels praktijkproeven met relatief kleine verbeteringen en aanpassingen van de bestaande situatie omdat het project extreem ingrijpend is voor de omgeving. De uitkomsten van de proeven moeten aantonen of dit project de voorgerekende maatschappelijke baten gaat brengen, of dat die ook op een andere, minder ingrijpende manier te behalen zijn.</p> <p>Burgerbelangen: Leefomgeving verslechtert door meer asfalt ipv groene en vrije ruimte.</p>	<p>gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p> <p>Handhaving (boetes uitdelen voor smartphone gebruik in de auto bijvoorbeeld) maakt geen onderdeel uit van dit project. Verantwoordelijkheid voor de handhaving van (verkeers)regels ligt niet bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, maar bij de politie.</p> <p>In hoofdstuk acht van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet aan de Europese normen. Op de weg zelf hoeft niet voldaan te worden aan de luchtkwaliteitsnormen; de grens ligt bij 10 meter vanaf de kant van de weg.</p> <p>Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is voortdurend bezig door middel van praktijkproeven te ondervinden wat relatief kleinschalige, niet infrastructurele ingrepen kunnen bijdragen aan de verbetering van de doorstroming en het leefklimaat. Zie bijvoorbeeld allerlei maatregelen die in nauw overleg met andere overheden, het bedrijfsleven en burgers in het kader van Beter Benutten en Beter Benutten Vervolg zijn en nog steeds worden ingezet in de regio.</p> <p>In het MER Eerste Fase is in nauw overleg met de omgeving een uitgebreid pakket aan (niet-infrastructurele) maatregelen samengesteld. Dat maatregelenpakket - aangeduid als het 'niet verbreden alternatief' - in beoordeeld op probleemoplossend vermogen. Uit de berekening volgde dat het alternatief onvoldoende probleemoplossend was. Het alternatief is daarom afgefallen.</p>	
2	<p>Landsbelangen: Duurzaamheidsdoelstellingen worden niet gehaald. Dit project stuurt aan op meer CO2 ipv minder CO2. Hoe meer CO2, hoe sneller de zeespiegel stijgt, hoe eerder Nederland onderwater staat.</p> <p>Landsbelangen: duurzame alternatieven (bv. ontwikkelen en investeren in een digitale snelweg als alternatief voor asfalt) krijgen door dit project minder kans terwijl de behoefte daaraan juist groeit. De sector die zich richt op duurzame ontwikkeling komt op achterstand, doelstellingen m.b.t. duurzaamheid worden niet gehaald en ontwikkeling blijft uit.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p> <p>Realisatie van het project Ring Utrecht heeft geen invloed op de ontwikkeling van een digitale snelweg. Het project staat dit fysiek en qua investeringsmogelijkheden niet in de weg.</p> <p>Binnen de kaders en uitgangspunten van de planstudie ring Utrecht is gezocht naar mogelijkheden om maatregelen ten behoeve van duurzaamheid aan het project toe te voegen. Deze staan beschreven in het hoofdstuk MMA (Meest Milieuvriendelijk Alternatief) van de milieu-effectrapportage. In het tracébesluit zijn een aantal voor de planstudie relevante maatregelen opgenomen (zoals de mogelijkheid om zonnepanelen toe te voegen aan het areaal openhouden).</p>	Nee
ZWE-00148	<p>1 Effecten op de natuur en het recreatiegebied in Amelisweerd</p> <p>Amelisweerd is een uniek natuur- en recreatiegebied, dat met name vanwege zijn ligging dichtbij de stad voor veel mensen van grote waarde is. Het bos heeft een zeer belangrijke functie voor luchtzuivering, natuurschoon en leefklimaat. Als bewonder van Lunetten wandel ik er vaak, en ook mijn vrienden die ik er mee naartoe neem, zijn altijd zeer gecharmeerd door dit gebied. Het is voor mij onacceptabel dat dit gebied substantieel zal worden verkleind en er bv. meer dan 700 oude bomen zullen worden geveld.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt.</p> <p>Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt minder dan 2% van de oppervlakte van het landgoed; uw standpunt, dat Amelisweerd substantieel zal worden verkleind, wordt niet gedeeld.</p> <p>Uit het bomenonderzoek is gebleken dat ruim 60% van de 707 beoordeelde bomen een stamdiameter heeft van minder dan 25 cm; gezien de dikte zijn dit relatief jonge bomen. Het is daarom niet juist om te stellen dat meer dan 700 oude bomen worden gekapt in het bos.</p> <p>Alle te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd door nieuwe aanplant. De locaties daarvoor zijn aangegeven in het tracébesluit en de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja

2	<p>Het project heeft grote invloed op grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. De door u voorgestelde maatregelen van watercompensatie vind ik onvoldoende. Er moet meer oog komen voor kwalitatieve compensatie.</p>	<p>Grondwater wordt alleen voor tijdelijke situaties en lokaal onttrokken. Er vindt in de toekomst geen permanente grondwateronttrekking plaats (anders dan al het geval is) waardoor grondwaterstanden of stromingen zouden kunnen veranderen,. Ter plaatse van het folie en de bak Amelisseweerd wordt afstromend wegwater en regenwater dat op de folie en in de bak valt verpompt. In de huidige situatie vindt dit plaats en in de toekomstige situatie blijft deze situatie gehandhaafd. Hier is dus geen sprake van interactie met het grondwater. Als watercompensatie plaatsvindt gebeurt dit in hetzelfde peilvak als waarin water wordt gedempt en zover als mogelijk in de directe nabijheid. Hierbij wordt het beleid vanuit het waterschap gevolgd. Indien mogelijk is gezocht naar kwalitatieve (landschappelijke) inpassing. Doelstelling is de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig te houden en waar mogelijk te verbeteren.</p>	Ja
3	<p>Het dak op de bak wordt gepresenteerd als een groene verbinding. Maar het kan deze functie niet vervullen omdat de deklaag daarvoor te dun is. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m²) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan gras en struikgewas zal er niet op kunnen groeien.</p>	<p>Inspreker bedoelt waarschijnlijk dat de groene verbinding niet de functie van ecologische verbinding zal kunnen vervullen. De groene verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisseweerd beter met elkaar te verbinden. Overigens valt een begroeiing bestaand uit gras en struikgewas ook onder de definitie van een groene verbinding. De zorg van inspreker over de inrichting van de groene verbinding is doorgegeven aan de gemeente Utrecht. De gemeente is verantwoordelijk voor deze inrichting.</p>	Nee
4	<p>Luchtvervuiling en de gezondheid van de bewoners Lunetten leidt nu al onder slechte luchtkwaliteit. Ik zie de roet elke keer als ik mijn dakramen zeem. Het is een enorme zwarte smeerboel. Enkel verdere verhoging van fijnstof en andere luchtvervuiling is onacceptabel voor deze wijk, die bekend staat als groen, waar veel familie met kleine kinderen wonen en waar ook in de parken veel wordt gesport. Of de kwaliteitsnormen in de toekomst kunnen worden gehaald is afhankelijk van succesvolle implementatie van nieuwe technieken. Of dit met voldoende snelheid gaat gebeuren is zeer de vraag en onvoldoende onderbouwd in het ontwerptractébesluit.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO. Het klopt dat het halen van de luchtkwaliteitsnormen in de toekomst voor een groot deel afhankelijk is van de succesvolle implementatie van de euronormen voor (diesel)wegvoertuigen. Met de jaarlijkse Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) monitoring wordt getoetst aan de luchtnormen. Indien de normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de type goedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn namelijk gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen) en deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO, in samenwerking met het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Bureau voor de Statistiek, geactualiseerd. Vanuit de jaarlijkse monitoring is gebleken dat de verbetering van de luchtkwaliteit achter blijft bij de verwachtingen.</p>	Ja
5	<p>Inschatting over het nut, gezien prognoses over autoverkeer in de toekomst De aannamen over verkeersopkomen waarop het ontwerptractébesluit is gebaseerd, zullen in de nabije toekomst al achterhaald zijn. Factoren die m.i. verkeerd zijn ingeschat zijn de economische groei en het woon-werkverkeer. Er zal steeds meer thuis gewerkt worden, en de werktijden worden in veel branches steeds flexibeler gehandhaafd zodat er niet altijd ochtend- en avondspitsen zullen blijven bestaan zoals wij die nu nog kennen. Als men kijkt naar de files die op het betrokken stuk snelweg ontstaan, en welk effect die hebben op de economie, kan daarmee niet de enorme investering in extra rijstroken gerechtvaardigd worden, die nu beoogd wordt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptractébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. In het kader van de vaststelling van het Tracébesluit is in de oplegnotitie verkeer aan de hand van de meest recente cijfers en uitgangspunten nogmaals bekeken of de doelstellingen van het project worden gehaald. In deze oplegnotitie wordt bevestigd dat</p>	Ja

			met het Tracébesluit de doorstroming op een verkeersveilige manier wordt verbeterd en dat de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbeterd. In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project nader toegelicht.	
ZWE-00149	1	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	2	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpssnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
	3	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordzijde van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	Eventuele effecten van project Ring Utrecht op de functionaliteit van deze ecologische verbinding zullen worden beschreven in het Deelrapport Natuur en het Mitigatie- en compensatieplan.	Nee
	4	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	5	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	6	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid,	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.		
	7	Dit project heeft een verkeersaantrekkende werking en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen, en, naar men mag aannemen, ook op de andere wegen. Om die reden mag u dit project niet in deze vorm uitvoeren. Ik stel voor dat u op de Ring een snelheid van 80 invoert. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	8	De EU voor luchtverontreiniging zijn veel te ruim en zullen \ongetwijfeld nog voor 2026 door strengere normen worden vervangen. Ik zie graag doorrekening ervan voor het autoverkeer op de Ring.Het is bovendien volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de Europese richtlijnen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	9	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisseweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een ooverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisseweerd).	Nee
	10	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Nee
ZWE-00150	1	Natuurcompensatie is ontoereikend om het verlies aan oud bos te compenseren. Immers, Amelisseweerd is een eeuwenoude bosgroeiplaats en daarom niet te compenseren bos. De bomen en bosbodem hebben een geschiedenis en zijn niet even te vervangen door elders bosaanplant in te tekenen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidsschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
	3	Verbreding van wegen en dus nog meer wegverkeer gaat niet samen met minder energiegebruiken en minder CO2-emissies. Trein, bus en (elektrische) fiets zijn het energiezuinige, CO2-vrije alternatief. Dus geen verbreding van de Ring en geen nieuwe wegen meer. De regering stelt zich tot doel 'de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Deze doelstelling is achterhaald, en de regering zou er dus op terug moeten komen. "Voortschrijdend Inzicht" heet dat. Er is immers een veel betere oplossing mogelijk: Verbeter de infrastructuur door beter openbaar vervoer, dus niet door meer asfalt en meer autobewegingen. Want er is ook nog een andere	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee

		doelstelling: ' de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden'. Dit doel is bij de alternatieve oplossing veel meer gebaat.		
4		Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
5		De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal ongeveer 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (zonder de zeer aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar hoort te worden verrekend bij de kosten van het TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
6		De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
7		De 'groene verbinding' over de A27 is niet zo groen en doet weinig voor de omgeving. Een glazen overkapping zoals van Movares doet dat wel. Dit moet direct worden onderzocht en ingevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
8		Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9		RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).	Nee
10		Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
ZWE-00151	1	De verbreding van de ring A27/A12 is niet nodig als er andere maatregelen getroffen worden. Zoals bijvoorbeeld een lagere maximumsnelheid want dat bevordert de doorstroming. Die moet natuurlijk wel goed gehandhaafd worden. Vergelijk de stukken met maximum 80 km rondom Utrecht. Er is dan direct ook voordeel wat betreft de productie van fijnstof. En als er op termijn rekeningrijden ingevoerd wordt dan kunnen de tarieven voor de spits ook zorgen voor een lager verkeersaanbod. En dan hebben we het nog niet gehad over verbeteringen van het openbaar vervoer. Kortom, de pogingen om de verbreding snel door te zetten, dienen gestopt te worden ten gunste van veel betere alternatieven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur) Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). Rekening rijden is geen onderdeel van het bestaand beleid.	Ja

	2	Geraakt in belang: Wat vervoer betreft niet, maar zeker wel zal een reductie van de productie van fijnstof voor onze woonwijk goed zijn. Die reductie zal vooral goed zijn voor de wijk Lunetten, waar het nu echt niet gezond wonen is vanwege het fijnstof producerende verkeer op de snelwegen langs de wijk.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.	Ja
ZWE-00152	1	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
	2	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	3	Waarschijnlijk zult u bij kritische werkzaamheden het autoverkeer over de Ring tijdelijk omleiden. De regio wordt slecht bereikbaar. De kosten hiervan zijn niet verwerkt in de MKBA die Decisio in uw opdracht heeft gemaakt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	Nee
	4	In de file top 50 staan enkele files die dit project zou moeten oplossen. Allereerst merk ik op dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs gewoon zelf uit. Maar bovendien valt in dit geval op dat de files die u met dit project zou willen verminderen, in de file top 50 helemaal niet prominent zijn. U steekt heel veel geld in een relatief klein probleem, en lost dan dat probleem niet eens op.	Het doel van dit project is niet dat alle files worden opgelost, maar dat de doorstroming verbetert op een verkeersveilige manier. Realisatie van het project verbetert de doorstroming maar voorkomt niet alle vertragingen. Er wordt een mate van vertraging geaccepteerd, omdat voor het volledig oplossen van de files het ruimtegebruik en de benodigde financiële middelen te groot zijn. In het OTB is aangetoond dat de doorstroming verbetert alsook dat de verkeersveiligheid verbetert terwijl de leefbaarheid gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. Door de realisatie van fysiek gescheiden rijbanen in beide richtingen op de A27 ter hoogte van Amelisweerd wordt de doorstroming bevorderd en worden weefbewegingen - met grote kans op flankongevallen - geëlimineerd. Zie voor meer informatie de oplegnotitie Verkeer 2020. In par. 2.2 van deze Nota van Antwoord wordt nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.	Ja
	5	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	6	Dit project heeft een verkeersaantrekkende werking en daardoor stijgt het aantal doden en ernstig gewonden op de snelwegen, en, naar men mag aannemen, ook op de andere wegen. Om die reden mag u dit project niet voortzetten. Ik stel voor dat u op de Ring een maximum snelheid van 80 km/u invoert. Dat is veiliger en bovendien kunt u dan volstaan met een bescheidener uitvoering, bijvoorbeeld 2 maal 6 rijstroken, dus binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	7	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. Uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	8	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een	Ja

		over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	
	9	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Ja
ZWE-00153	1	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een ommissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	2	Wie wil dit project eigenlijk? Vervoerders EVO en TLN pleiten voor een bereikbaar Nederland, maar dat betekent toch in de eerste plaats onnodige personenauto's van de weg afhalen, en dan in het bijzonder op het onderliggend wegennet. Zij hebben alleen maar last van de verkeersaantrekkende werking van uw project. De stad is nu al verstopt. De automobilist rijdt graag door, maar u lost met dit project de files niet op. U trekt alleen maar meer automobilisten aan, die elkaar weer in de weg zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	3	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste van een stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	5	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	6	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport.	Nee

	en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	
7	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).	Nee
9	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
10	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee
11	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja

	12	<p>Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
	13	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, NOx, bandenslijtage, remslijpsel en wegdekslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 120 km per uur zal dit nog erger worden. Door te gaan voor een maximum snelheid van 80 km/u zal de luchtvervuiling afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat de luchtverontreiniging in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan het streven om de normen van de WHO te halen. Als de maximum snelheid naar 80 km/u gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de luchtkwaliteit in de regio mogelijk voldoende verbeteren door afname van de roetuitstoot.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	Ja
	14	<p>Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
ZWE-00154	1	<p>Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.</p>	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.</p>	Nee

		<p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	
2	<p>De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p>	Ja
3	<p>Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p>	Nee
4	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	Ja
5	<p>De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is daarom in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, die juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de (echte, dus niet alleen auto-)bereikbaarheid te verbeteren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).</p>	Nee

6	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
7	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
8	De extra emissies worden gecompenseerd door NSL maatregelen. De monitoringsrapportage 2015 NSL (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportage-nsl-2015-bijlage) stelt echter dat de daling voor fijn stof stagneert (blz3). De NEV 2015 (https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/41/nationale-energie-verkenning-2015) ,blz 109 stelt dat ook na 2020 de daling duidelijk afneemt. Die geringe daling is vrijwel geheel te danken aan Euronormen voor (diesel)wegvoertuigen, oftewel roetfilters, terwijl de emissies door industrie en luchtvaart stijgen (blz 7 Achtergronddocument Lucht, http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-luchtverontreinigende-stoffen-in-de-nationale-energieverkenning-2015_2442.pdf) Of de luchtkwaliteitsnormen in de toekomst worden gehaald is dus geheel afhankelijk van succesvolle implementatie van deze techniek. Deze techniek moet de stijgende emissies van industrie, bouw, op- en overslag, huishoudens (door houtkachels, waar sinds kort subsidie op zit) en bandenslijtage allemaal compenseren. Het afbreukrisico is groot. Als het model uitgaat van vlotte implementatie van roetfilters en theoretische emissiefactoren zijn de totale daadwerkelijke emissies zwaar onderschat!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
9	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
10	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd, wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
11	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
12	De natuur op land, in het water en in zee wordt nog steeds zwaar geteisterd door stikstof uit de landbouw, van het wegverkeer en in vergelijking hiermee een beetje van industrie en verwarming van woningen. Zo wordt de gevoelige natuur in de Veluwe, de duinen, veenmosrietlanden, beekdalen en hoogvenen vaak twee maal te zwaar belast dan ze aan kan en in delen van Nederland nog veel erger. Brandnetel, braam en gras overwoekeren daardoor alles wat kwetsbaar is en minder hard groeit waardoor de natuur steeds meer	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee

	<p>verarmt. De stikstofoxiden van het verkeer hebben daarin een belangrijk aandeel, ook de Ring om Utrecht. Ook in de steden is de lucht nog steeds te vuil. Ik maak ernstig bezwaar tegen de uitbreiding van het verkeer op de Ring maar ook daar naar toe, waardoor de stikstofdruk nog minder afneemt dan toch al het geval zou zijn.</p>		
13	<p>De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
14	<p>De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptracébesluit mag stellen.</p>	<p>Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.</p>	Nee
15	<p>Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
16	<p>Verbreding van wegen en dus nog meer wegverkeer gaat niet samen met minder energiegebruiken en minder CO2-emissies. Trein, bus en (elektrische) fiets zijn het energiezuinige, CO2-vrije alternatief. Dus geen verbreding van de Ring en geen nieuwe wegen meer.</p>	<p>De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).</p>	Nee
17	<p>Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).</p>	Nee
18	<p>Geluidsschermen worden gepresenteerd als een adequaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen helemaal rampzalig: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar ze volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).</p>	Nee
19	<p>Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	Nee
20	<p>De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee

		<p>genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet slim om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.</p>		
ZWE-00155	1	<p>Inleiding Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het Ontwerp Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht (OTB) zoals dat op 10 mei 2016 ter inzage is gelegd. Onze zienswijze richt zicht op een aantal aspecten die van grote invloed zijn op de leefbaarheid van locatie De Boerderij van Lister aan de Nieuwe Houtenseweg 55 in Utrecht. Lister begeleidt mensen met psychiatrische en/of verslavingsproblemen, waaronder aan 16 tot 18 cliënten op de 24-uurslocatie De Boerderij aan de Nieuwe Houtenseweg 55 in Utrecht. De Boerderij is een samenwerkingsverband van gemeente Utrecht, GG en GD, Altrecht en Lister. Succes van deze woonvorm hangt direct samen met de rust, relatieve veiligheid en woonzekerheid die wordt geboden op het terrein van De Boerderij. Het perceel wordt door Lister gehuurd van de gemeente Utrecht en is deels gelegen binnen het ter inzage gelegde ontwerptracé, in het OTB aangeduid als Deelgebied A27 zuid. Direct aansluitend aan het perceel is het tijdelijk werkterrein gepland van waaruit de werkzaamheden aan het tracé zullen worden uitgevoerd. De voorgenomen werkzaamheden aan het tracé zullen dermate ingrijpend zijn dat de leefbaarheid op het terrein aan de Nieuwe Houtenseweg 55 daardoor negatief wordt beïnvloed en het wonen voor de cliënten aldaar onmogelijk wordt gemaakt. Sinds vele jaren wordt in de gemeente Utrecht gezocht naar geschikte locaties om doelgroepen te huisvesten die niet, of met een flinke belasting van de omgeving, in een reguliere woonwijk kunnen wonen vanwege hun problematiek. De Nieuwe Houtenseweg 55 in Utrecht is zo'n locatie waar wonen voor deze groep wél mogelijk is. De partijen in Utrecht koesteren dan ook deze plek. Hier wordt met De Boerderij een woonoplossing geboden voor bijzondere doelgroepen.</p>	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	<p>De ervaring leert dat alternatieven voor deze locatie, waar dezelfde relatieve veiligheid, prikkelarme omgeving en rust kan worden geboden in Utrecht niet voorhanden zijn. De locatie bevindt zich op een overbrugbare afstand van een woonwijk en voorzieningen, maar wel zo dat er geen overlast ontstaat. Het voorliggende plan betreft het realiseren van een bypass A27-A28 op korte afstand van het door Lister gehuurde perceel, werkzaamheden aan het perceel zelf, en direct aansluitend daaraan. Dit plan leidt ertoe dat de leefbaarheid, vooral tijdens de realisatiefase, voor de bewoners in ernstige mate zal verslechteren en het is onduidelijk of de voorziening op deze plaats is te handhaven. De Boerderij is uniek in Nederland en succesvol. Het positieve effect van de locatie aan de Nieuwe Houtenseweg, waarin het de meeste bewoners is gelukt om zich binnen de woonvorm te handhaven, wordt met uitvoer van de plannen teniet gedaan. Een bijkomend gevolg is dat de gemeenschap (weer) de nodige overlast zal gaan ervaren van deze lastige groep op drift. Alternatieven voor deze groep in de vorm van wonen en/of zorg zijn immers in een veel eerder stadium al voor hen gesloten en dus niet beschikbaar. Wij zijn van mening dat in het OTB onvoldoende rekening gehouden is met de bewoners van de locatie maar ook met alle overige partijen die belang hebben. Overlast als gevolg van de werkzaamheden op en vanuit het aangrenzend tijdelijk werkterrein aan de Nieuwe Houtenseweg, leidt tot onrust en terugval bij bewoners. De geplande werkzaamheden zullen worden uitgevoerd en bevoorrad vanuit een tijdelijk werkterrein aangrenzend</p>	<p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Zowel op de kaart bij het ontwerp-tracébesluit als op de kaart bij het tracébesluit (kaart nummer 10) is een buffer opgenomen tussen uw locatie en het werkterrein. Nader overleg zal plaatsvinden om te kijken hoe deze buffer maximaal kan worden benut om een zo prikkelarme omgeving te realiseren.</p>	Ja

	<p>aan het door Lister gehuurde perceel. Aangezien de tijdstippen waarin wegwerkzaamheden doorgaans plaatsvinden zich niet beperken tot kantoor tijden, zullen de bewoners worden geconfronteerd met grote en langdurige (geluids)overlast. De noodzakelijke prikkelarme omgeving wordt ernstig verstoord door de voorgenomen werkzaamheden aan het tracé. De geluidsoverlast en het mogelijk niet voort kunnen zetten van de woonvorm op die locatie vormt een bedreiging voor succesvolle hulpverlening. Voor bewoners betekenen de werkzaamheden veel onrust waardoor er een grote kans op terugval ontstaat. Bewoners zullen hierdoor mogelijk de woonvorm verlaten en (weer) op straat belanden vanwege het ontbreken van een alternatief voor deze doelgroep.</p> <p>Om de veiligheid en leefbaarheid voor de bewoners te waarborgen, is het creëren van een buffer tussen het perceel Nieuwe Houtenseweg 55 en het tijdelijk werkterrein, een absolute noodzaak.</p>		
3	<p>De ingetekende grenzen van het OTB en Rijkseigendomsgrenzen maken onvoldoende duidelijk wat de daadwerkelijke impact is op het gebruik van perceel en opstallen. De schaal van de plattegronden in het OTB maakt onvoldoende duidelijk hoe de diverse grenzen zich verhouden tot het gehuurde en wat de daadwerkelijke impact is op de opstallen op het perceel. Wij vrezen dan ook dat het aan de zuidzijde van het perceel ingetekende talud de opstallen raakt en de daaraan geplande werkzaamheden schade aan de opstallen tot gevolg zullen hebben. Een gedegen onderzoek naar de eigendomsverhoudingen, consequenties voor de door Lister van gemeente Utrecht gehuurde opstallen en mogelijke compensatie is wat ons betreft noodzakelijk. Mede tegen de achtergrond van de karakteristieke waarde van het pand Nieuwe Houtenseweg 55.</p>	<p>Mede op basis van deze zienswijze is de inpassing van de bypass A27-A28 ter hoogte van de locatie de Boerderij van Lister nog eens bekeken. Door middel van een damwand is het mogelijk ter plaatse van deze locatie de meeste opstallen te ontzien. Hierover is overleg gevoerd. Deze wijziging is opgenomen in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.</p>	Ja
4	<p>De werkzaamheden aan het tracé hebben risico's op verzakking van het terrein en opstallen tot gevolg.</p> <p>In het verlengde van de eerdergenoemde werkzaamheden aan talud en tracé en het realiseren van een bypass A27-A28, zijn wij er niet van overtuigd dat de draagkracht van de bodem de geplande werkzaamheden toelaten en we vrezen dan ook voor onherstelbare schade aan terrein en opstallen als gevolg van o.a. trillingen en bronbemaling. Een gedegen onderzoek naar de gevolgen voor de opstallen is wat ons betreft dan ook noodzakelijk.</p>	<p>U geeft aan risico's te zien ten aanzien van uw opstallen en terrein tijdens de bouwfase. Uiteraard zullen Rijkswaterstaat en de aannemer zich inspannen om schade te voorkomen. Vóór het begin van werkzaamheden wordt een zogenaamd invloedsgebied vastgesteld. Binnen dit gebied is het mogelijk dat, door werkzaamheden aan de Ring Utrecht, schade wordt veroorzaakt aan bebouwingen. Alle bebouwingen binnen dit gebied zullen vóór aanvang van de werkzaamheden worden opgenomen. Dit is de zogeheten "nulmeting". De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt en worden gebruikt om bij geval van schade te kunnen beoordelen over er een causaal verband bestaat tussen de geclaimde schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Ook tijdens de bouw zal bebouwing in het invloedsgebied worden gemonitord. Indien er volgens benadeelde schade ontstaat aan bebouwingen als gevolg van werkzaamheden die worden uitgevoerd in het kader van de realisatie van de Ring Utrecht, kan de benadeelde een verzoek om schadevergoeding indienen. Meer informatie kunt u vinden door op www.rijkswaterstaat.nl te zoeken op de term bouwschade.</p>	Nee
5	<p>De geplande werkzaamheden kunnen de bereikbaarheid en veiligheid van het perceel nadelig beïnvloeden. De uitvoering van een omvangrijk project als het voorliggende heeft grote impact op de verkeersafwikkeling. Ondanks dat het aannemelijk is dat de ontsluiting van het tijdelijk werkterrein zal gebeuren vanaf de A27, spreken wij onze zorg uit voor de bereikbaarheid van de Nieuwe Houtenseweg. Immers, het tijdelijk werkterrein blijft ook bereikbaar vanaf deze weg en werkzaamheden aan het talud zullen vanaf de Nieuwe Houtenseweg uitgevoerd dienen te worden. Eén en ander kan leiden tot een grotere belasting van deze weg en daarmee slechtere en soms gevaarlijke bereikbaarheid van het gehuurde. Wij vragen dan ook duidelijkheid over aanrijdroutes van het bouwverkeer, bouwterreininrichting en de wijze waarop verkeersafwikkeling zal plaatsvinden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
6	<p>De aanleg van de bypass A27-A28 op korte afstand van de Nieuwe Houtenseweg 55 betekent een verdere verslechtering van het leefklimaat. De Nieuwe Houtenseweg 55 is</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p>	Ja

		gelegen in de directe invloedssfeer van de A12 en A27. Aangezien de geplande bypass A27-A28 op nog kortere afstand van de Nieuwe Houtenseweg 55 is gepland dan de huidige A27, zal het leefklimaat op het perceel verder verslechteren als gevolg van verhoging van fijnstof, stikstof en vergroting van geluidshinder. Een gedegen onderzoek naar de gevolgen voor de bewoners is wat ons betreft dan ook noodzakelijk.	In het 'Deelrapport geluid - specifiek' zijn de effecten van het project Ring Utrecht op de geluidbelasting bij uw pand onderzocht. Uit bijlage 9e van dit rapport blijkt dat de geluidbelasting met het project maximaal 63 dB zal bedragen. Op basis van het geldende geluidproductieplafond is een geluidbelasting van 62 dB toegestaan: met het project wordt de toetswaarde met 1 dB overschreden. Er is daarom onderzocht of deze overschrijding met aanvullende maatregelen, zoals geluidschermen, kan worden weggenomen. Dit blijkt niet doelmatig te zijn: de kosten van de maatregel wegen niet op tegen de geluidreducties die daarmee bereikt kunnen worden. Voor meer informatie over het wettelijk kader en de afweging van maatregelen zie het hoofdstuk Geluid in de Nota van Antwoord.	
	7	Wij verzoeken u het voorgaande op zorgvuldige wijze te betrekken bij de verdere besluitvorming en wij behouden ons het recht voor om de hierboven geformuleerde aspecten zo nodig binnen 2 weken nader uiteen te zetten.	Er is binnen de aangekondigde termijn door het platform participatie geen nadere uiteenzetting ontvangen.	Nee
	8	Wij zien uw reactie op onze zienswijze met interesse tegemoet en we gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.	Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.	Nee
ZWE-00156	1	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja
	2	Ik vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch veel aantrekkelijker dan het asfalt van de A27.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm wordt transparant uitgevoerd en komt rechtop tussen de gebouwen te staan.	Ja

3	Een hoger gebruik van fiets en OV is beter voor het milieu. Het leidt niet tot verslechtering van de luchtverontreiniging. Daarom is stimuleren ervan verre te verkiezen boven verbreding van de ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
4	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
5	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaaï. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
6	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	Ja
7	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.	Nee

		<p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	
9	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>	Nee
10	<p>De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook</p>	<p>Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de</p>	Nee

		niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	
	11	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	12	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	13	Is het niet beter de A27 te verbreden waar deze daadwerkelijk versmald? Dus bij Maarssen. Daar staan de files in de ochtend en de avond. Op het stuk waar verbreed gaat worden staan over het algemeen geen files.	Het is niet duidelijk wat in deze zienswijze bedoeld wordt, Maarssen ligt niet aan de A27 maar aan de A2.	Nee
	14	Ja, doordat er meer auto's op dat stuk komen en ook op de Waterlinieweg, zal er meer fijnstof en geluidsoverlast zijn. Ook wordt de natuur bedreigd, waarin wij regelmatig fietsen en wandelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
ZWE-00157	1	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Deze zijn onvervangbaar en verdienen onbegrensde bescherming. Een korte termijnbehoefte, die gezien de huidige technologische en maatschappelijke ontwikkelingen zeer waarschijnlijk op de middellange termijn vanzelf verdwijnt, mag niet prevaleren boven dit cultuurhistorische en ecologische erfgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Het project heeft een verkeersaantrekkende werking en daardoor wordt het tracé onveiliger en neemt de uitstoot van milieuverontreinigende stoffen toe. Om die reden mag u dit project niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 km/u in. Dat is veiliger en milieuvriendelijker en bovendien volstaat dan een bescheidener uitvoering, bijvoorbeeld 2 maal 6 rijstroken in de bestaande bak.	Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Ja
	4	Decisio heeft een MKBA uitgevoerd, waarbij eigen economische groeiscenario's zijn gebruikt. Alleen bij hun scenario van sterke groei had ditproject een positief saldo. Intussen hebben PBL en CPB nieuwe scenario's gepubliceerd. Bij gebruik van die scenario's blijkt dit project helemaal niet meer rendabel te zijn, zelfs niet als de economie blijft groeien.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	5	Gezien de afspraken uit het Klimaatakkoord moet thans gezocht worden naar oplossingen die leiden tot minder gebruik van fossiele brandstoffen. In plaats van te investeren in	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Nee

		voorzieningen ten gunste van het autogebruik, moet daarom worden gezocht naar mogelijkheden om de bereikbaarheid te verbeteren en tegelijkertijd het gebruik van fossiele brandstoffen te verminderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	
ZWE-00158	1	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m ²) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
	2	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	4	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
	5	De EU voor luchtverontreiniging zijn veel te ruim en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 op Europees niveau strenger worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer en de A27 moet doorgevoerd worden. Het is overigens onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de Europese richtlijnen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	6	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit	Nee

			werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	
	7	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	8	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtverontreiniging ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat hoegenaamd niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
	9	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	10	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	11	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00159	1	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	3	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Deze bomen zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. U moet ze laten staan. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra strook asfalt. Stop deze waanzin! Het is volstrekt immoreel en alleen maar korte-termijndenken om eeuwenoude bomen te kappen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer die capaciteit terughebt qua luchtzuivering, schoonheid, en klimaatverbetering. Het is immoreel om zo om te gaan met de toekomst van onze kleinkinderen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	4	Door de verbreding van de A27 zal de automobieliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van	Ja

	<p>daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	
5	<p>De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
6	<p>Al tientallen jaren lang wordt onderzoek verricht naar de effecten van wegbreidingen. En àl die onderzoeken leiden tot dezelfde conclusie: Een wegbreiding mag dan soms tijdelijk even helpen tegen files, maar al snel treedt er een aanzuigende werking op, die het effect weer teniet doet. Een vicieuze cirkel dus.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
7	<p>De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.</p>	<p>Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.</p>	Nee
8	<p>De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	Nee
9	<p>Samenvattend: er worden miljoenen over de balk gesmeten ten behoeve van korte-termijn denken op basis van een analyse over toename van autoverkeer, die overigens allang achterhaald is. Daarbij wordt waardevolle natuur en ons kostbare milieu opgeofferd, ten koste van de leefomgeving van toekomstige generaties.</p>	<p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p>	Nee
ZWE-00160	<p>1 Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het folie veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee. Genoeg is genoeg. De strijd van 35 jaar geleden is gestreden. Niet opnieuw!</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	Ja

2	U hebt een keuze : U kunt ofwel klauwen met gemeenschapsgeld weg gooien naar wegverbredingen, die hun doel finaal voorbij zullen schieten, of u kunt dat zelfde geld op een zinvolle manier besteden: Bouw parkeergarages, en zorg voor goed openbaar vervoer tussen deze garages en de werkplekken (Utrecht Science Plan , binnenstad, etc.); dat zal heel veel autoverkeer schelen, en is goed voor milieu en klimaat! Wat gaat u kiezen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
3	Nut en noodzaak van dit project van 1,2 miljard zijn niet aangetoond. De op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse laat zien, dat het project onrendabel is. Met het Centraal Planbureau ben ik van mening, dat het plan eerst maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Voor mij is het geheel onacceptabel dat onze regering zo ons belastinggeld verspielt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
4	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan NNN-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
5	De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog steeds niet aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Ook zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen verhogen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch groeien. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de toename van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
6	Dit project heeft een verkeersaantrekkende werking en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen, en ook op de andere wegen. Om die reden mag u dit project niet voortzetten. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 km/u in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, bijvoorbeeld 2 maal 6 rijstroken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
7	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
8	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

9	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	Ja
10	De verbreding van de Ring zuigt meer autoverkeer aan. Het project is dan ook strijdig met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo dwarsboomt dit project de plannen van gemeente en regio om de (echte, dus niet alleen auto-)bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
11	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
12	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja

	13	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	14	RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).	Nee
ZWE-00161	1	Dit project heeft een verkeersaantrekkende werking en daardoor stijgt het aantal doden en ernstig gewonden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet voortzetten. Ik stel voor dat u op de Ring een maximum snelheid van 80 km/u invoert. Dat is veiliger en bovendien kunt u dan volstaan met een bescheidener uitvoering.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	2	Van goed, intelligent, beleid mogen we toch op zijn minst verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een slecht voorbeeld: als het al eventjes werkt, dan toch niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in versterkte mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer : dat kan veel beter, frequenter, en betrouwbaarder . Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, meer geholpen zullen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	3	Als u files wil verminderen moet u niet de snelwegen verbreden maar het reistijdverlies in de stad en op het onderliggend wegennet aanpakken. Dat is nl. veel groter dan het reistijdverlies (en dus de toegerekende kosten) op de snelwegen rond de stad. Vanwege gebrek aan ruimte in en om de steden zal die aanpak moeten bestaan uit verbetering van het fiets- en OV-netwerk zodat het wegverkeer afneemt en met de huidige wegcapaciteit in de steden de files afnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	4	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin! Het is immoreel om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	5	Vorig jaar heeft de milieuorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak, maar , belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter tot nu toe niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2 -uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichtige politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
ZWE-00162	1	Onderwerp: Meer dan een halve eeuw is de overheid bezig wegen aan te leggen en te verbreden, om files te bestrijden. Het heeft niet geholpen. Waarom opnieuw bestaande natuur vernietigen voor nieuw asfalt.	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale	Ja

	<p>Onjuistheden: De onjuistheden zijn de idee dat dit extra asfalt een bijdrage zou kunnen leveren tot het fileprobleem Over het hoofd gezien belang: Ja, natuurbelangen Geraakt in belang: Ja, het groensaldo verkleint</p>	<p>bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan,</p>
--	---	---

			<p>meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Eén van de doelstellingen van het project is het verbeteren van de doorstroming op een verkeersveilige manier. Dat betekent echter niet dat het project tot doel heeft het fileprobleem volledig op te lossen: enige mate van vertraging wordt geaccepteerd, omdat voor het volledig oplossen van de files de milieueffecten, het ruimtegebruik en de benodigde financiële middelen te groot zijn.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert terwijl de leefbaarheid niet achteruit gaat. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In par. 2.2 van het Algemeen Deel van de Nota van Antwoord wordt nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
ZWE-00163	1	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar hoort bij de kosten van het TB te worden opgeteld. Dit zijn kosten die de belastingbetaler moet betalen. Het is bovendien volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
	2	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	4	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	5	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	6	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan NNN-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
	7	Door de veranderingen in Amelisweerd ben ik bang vooreen grondwaterstandsverandering. Bij het lekken van het vlies danwel door eventuele plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand veranderen. Zowel	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja

	vernassing als verdroging zal leiden tot sterfte van oude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Uw houding ten opzichte van onze natuur strekt u ten schande.	De aanleg van een schermwand beperkt de mogelijke effecten op grondwater en de grondwaterafhankelijke natuur. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. In het MER Actualisatie 2020 is dit nader toegelicht.	
8	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom natuurlijk niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
9	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
10	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
11	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluisverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptraacébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
12	Amelisweerd is een uniek rivierbos met onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukte van de stad te ontwijken. Het is voor mij volstrekt niet te begrijpen en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als burger beseft dat het onverstandig, immoreel is en van alleen maar kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt qua luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is obscen om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13	Ik vind dat de regering nu haar besluit moet herzien op basis van voortschrijdend inzicht door terug te komen op haar doelstelling 'de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Als oplossing moet de regering de infrastructuur verbeteren met openbaar vervoer, dus niet met meer asfalt en meer autobewegingen. Hiermee voldoet de regering tevens veel beter aan aan de andere doelstelling 'de kwaliteit van de leefomgeving in stand houden'.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
14	In 2015 heeft de regering toegezegd het Urgenda klimaatvonnis te gaan uitvoeren. Dan is het onacceptabel dat de minister voortgaat op de weg van meer asfalt, omdat dat autogebruik, en zodoende de koolstofdioxide uitstoot verergert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
15	Aan alle kanten is te zien dat de economie minder groeit; dat mensen meer thuiswerk doen; dat er meer flexwerk is; dat we minder fossiel gaan. Kortom: uw gigantische wegoperatie lijkt nu al (en anders binnen tien jaar) hopeloos verouderd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee

16	Dieselgate heeft duidelijk gemaakt dat ook nieuwe auto's veel NOx uitstoten. In vele gebieden, waaronder Natura 2000, is nu al de stikstofdepositie te hoog. De PAS gaat dat niet oplossen, maar intussen verhoogt dit project wel de depositie daar. Om die reden mag het project niet doorgaan. Eerst moet u de naam Natura 2000 maar waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden geïmagineerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.	Ja
17	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fouragegebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
ZWE-00164	1 Wat droevig dat de gezondheid van mensen en het leven van 700 eeuwenoude bomen wordt opgeofferd voor machtspolitiek. Iedereen weet dat deze weg niet echt nodig is, slecht is voor mens en natuur. En ook dat dingen onvoldoende zijn doorgerekend (zie hieronder) en de kosten uit de klauwen zullen lopen. Toch volhouden aan dit plan getuigt van weinig realiteitszin noch van het serieus nemen van de burger en de klimaatproblematiek. Maar het is nog niet te laat. U kunt het plan nog afserven. Onderstaand wat argumenten die daarbij kunnen helpen zonder gezichtsverlies te leiden. Ik wens u wijsheid	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
2	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen ipv. toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting daar. Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm met absorberend materiaal te bekleden.	Ja
3	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja

			De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	
4	De landschapswal is nu een belangrijk geluidstek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).		De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging 2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is onderzocht: daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	Ja
5	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.		De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee
6	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
7	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
8	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan kosten voor de maatschappij (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar hoort bij de kosten van het TB te worden opgeteld. Dit zijn kosten die de belastingbetaler moet opheffen.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
ZWE-00165	1 Onderwerp: Geachte heer, mevrouw,		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja

		<p>Ik wil dat u per direct ophoudt met plannen en of uitvoeren van het weghalen van natuur of ander groen en daarvoor in de plaats wegen verbreed bij de A27/A12. Er is al zo weinig natuur, gerekend met de grootte van de stad Utrecht, of het is bestemd voor mensen die de fee van een golfbaan betalen en niet toegankelijk voor niet-leden Onjuistheden: U gaat uit van foutieve berekeningen en u schrijft te veel toe richting uw eigen plannen. Maar wij wonen hier. Wij zitten in deze lucht die verder vervuild wordt Over het hoofd gezien belang: Ja zeker. De lucht wordt verder vervuild, terwijl u nu al niet aan de normale normen kunt voldoen. En ik wil gewoon in een bos kunnen lopen of fietsen. Te bereiken vanaf mijn woonadres. Als u de wegen uitbreid gaat er een stuk van het groen af. En ook al lopen daar nu feitelijk geen mensen, het is nodig om afstand tussen de snelwegen en de wandelpaden te hebben. Geraakt in belang: Ja. Ik woon hier. Juist bij een grote stad als Utrecht is groen van levensbelang. Voor mij. De herrie wordt te veel als u uw plannen doorzet. En de lucht die ik in moet ademen wordt vuiler. Dat geeft schade aan mijn gezondheid. En ik kan niet even tot rust komen, juist omdat ik in een grote stad woon als u meer groen en natuur weghaalt.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan. Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	
ZWE-00166	1	<p>Voor het OTB zijn de normen voor luchtvervuiling tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden aangepast aan toekomstige, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe u hier aan denkt te gaan voldoen. Ik denk aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Het is volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Nee
	2	<p>Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).</p>	<p>De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.</p>	Ja

3	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is alles in en vanuit de omgeving moeilijk bereikbaar, en dan nog alleen per automobiel. Bij de alternatieve oplossing is alles in en vanuit de omgeving goed bereikbaar op de knooppunten, ook voor automobilisten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
4	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
5	De bouwactiviteiten naast de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het uiteindelijke tracébesluit opnemen hoe u dat gaat voorkomen. Uw kleinkinderen zullen het u eeuwig nadragen als u nu niet hun belangen zwaarder laat wegen dan uw eigen materieel gewin.	In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
6	Van goed, intelligent, beleid mogen we toch op zijn minst verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een slecht voorbeeld: als het al even werkt, dan toch zeker niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in versterkte mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer: dat kan beter, frequenter, en betrouwbaarder. Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, meer geholpen zullen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
7	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg kunnen zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
8	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp-tracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
9	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.		
10	Dit project heeft een verkeersaantrekkende werking en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit project niet voortzetten. Ik stel voor dat u op de Ring Utrecht een maximum snelheid van 80 km/u invoert. Dat is veiliger en bovendien kunt u dan volstaan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te accepteren dat een landelijke overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
11	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fouragegebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
12	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het tracébesluit. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat hoegenaamd niet winst maken, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
13	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
14	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. Uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
15	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m ²) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
16	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
17	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee

18	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
19	Aan alle kanten is te zien dat de economie minder groeit; dat mensen meer thuiswerk doen; dat er meer flexwerk is; dat we minder fossiel gaan. Kortom: uw gigantische wegoperatie lijkt nu al (en anders binnen tien jaar) hopeloos verouderd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
20	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja
ZWE-00167	<p>1 Reizigersoverleg Brabant is het eens met onderstaand advies van Rocov Utrecht.</p> <p>Dit advies ontvangt u van het ROCOV Utrecht, een bundeling van consumentenorganisaties die de belangen van OV-reizigers – en daarom ook van het OV – behartigen in de provincie Utrecht. Ingevolge de Wet Personenvervoer en het Besluit Personenvervoer oefenen wij adviesrechten uit in relatie tot het provinciebestuur en de openbaar-vervoerbedrijven die stedelijk en regionaal vervoer verzorgen binnen de provincie Utrecht. Daarnaast past het binnen onze doelstelling ook aan anderen (ongevraagde) adviezen te geven in het belang van de OV-reizigers en het OV in Utrecht.</p> <p>De stad en regio Utrecht zijn een kruispunt van drukke treinverbindingen en van enkele zwaar belaste autowegen: A2, A12, A27. Met het oog op de nadelen die (de groei van) dat autoverkeer mee kan brengen hebben we er belang bij dat het spoor goed toegerust is voor het opvangen van de groei van de personenmobiliteit. Het gaat hierbij om reizigers met herkomst en/of bestemming in de regio Utrecht maar ook om reizigers die Utrecht passeren, al of niet met een overstap in Utrecht. Dat spoor nu bestaat in het midden van het land nog altijd vooral uit de routes zoals die tussen 1839 en 1880 zijn aangelegd. Inmiddels is Nederland veranderd. Eind 19e eeuw hadden steden een omvang van ca. 3 x 3 kilometer en woonde bijna iedereen op loopafstand van zijn werk. Nu hebben de steden in de Randstad een omvang van ca. 10 x 10 kilometer en is de behoefte aan</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging</p>	Ja

		<p>mobiliteit van de bevolking enorm gestegen. Mobiliteit zowel binnen de stedelijke gebieden als tussen de stedelijke gebieden. Het huidige spoorwegnet en de bestaande stations kunnen de grote interstedelijke mobiliteitsvraag nu al nauwelijks meer aan. Op middellange termijn moet de capaciteit van het railnet worden vergroot.</p> <p>Bij Utrecht ligt een belangrijke bestemming aan de oostzijde van de stad, kantorenpark Rijnsweerd en universiteitscentrum De Uithof in de oksel van A12, A27 en A28, zonder dat er een spoorstation nabij is.</p> <p>Net als het gemeentebestuur en veel betrokken burgers van de stad Utrecht willen we de groei van de mobiliteit binnen het stedelijk gebied opvangen met fiets en OV. Voor het verkeer van buiten de regio naar Utrecht achten wij railvervoer aangewezen. Toegepast op de voorgenomen verbreding van de A27 willen we dat onderzocht wordt hoe de fiets, het OV en OV en fiets samen de beste bijdrage kunnen leveren aan de ontsluiting van De Uithof en Rijnsweerd.</p> <p>Dat betekent:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dat er ontworpen wordt met inbegrip van de nu en in de toekomst nodige ruimte en doorgangen voor fiets en OV. Toets alle plannen daarop! • Dat er een spoorlijn en een station zal komen in het gebied De Uithof/Rijnsweerd. Dit zou wat ons betreft een deel kunnen zijn van een te ontwikkelen AUB-lijn, een spoorlijn Almere- Utrecht – Breda gebundeld met de A27. Het station Utrecht Science Park zal als tweede Utrechtse hoofdstation stoptreinen en intercity's faciliteren, aansluitingen bieden op de Uithof- en binnenstadtramlijnen en ook het afleggen van de "last mile" met huur- of leenfiets moeten faciliteren. <p>Ook voor andere regio's is de AUB-lijn zinvol: Almere, een nieuwe stad, (199.000 inwoners en nog groeiend) en 't Gooi krijgen betere verbindingen met andere landsdelen. Breda (180.000 inwoners en een station dat gebouwd is om hogesnelheidstreinen naar België en verder te faciliteren) wordt veel beter verbonden met de regio Utrecht. De reistijd tussen Almere en Breda wordt met een uur bekort.</p> <p>Het zou echt jammer zijn als er in 2040 geen AUB-lijn ligt omdat in 2016 besloten wordt daar geen ruimte voor vrij te laten!</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aanvullingen op de AUB-lijn kunnen zijn een aansluiting op de spoorlijn bij Hilversum, van en naar Bilthoven – Amersfoort en een tak via Galgenwaard naar Utrecht centraal. Ook die zijn zinvol genoeg om in de toekomst rekening mee te houden. <p>In ieder geval zullen er nabij Utrecht aansluit- en/of overstappunten zijn tussen de AUB-treinen en de treinen op andere lijnen (Amersfoort – Utrecht, Arnhem – Utrecht en Den Bosch – Utrecht).</p> <p>Om dit alles te verwezenlijken adviseren wij om vanaf heden consequent op lokaal, provinciaal en landelijk niveau rekening te houden met studies naar het voorbereiden, het plannen en aanleggen van een spoorlijn gebundeld met de A27 van Almere via Utrecht naar Breda.</p>		
ZWE-00168	1	<p>Ons volkstuincomplex De Nijvere Pier is gelegen aan de Mereveldseweg 6, 3585 LH te Utrecht. Onze volkstuinen liggen op slechts 25 meter afstand van het geplande werkterrein aan de Nieuwe Houtenseweg en op ongeveer 75 meter van de huidige A27. Na de geprojecteerde verbreding van de A27 zal de afstand tot de A27 slechts ongeveer 45 meter bedragen.</p> <p>Onze 35 tuiniers zullen hiervan ernstige hinder ondervinden, zowel tijdens de werkzaamheden als na totstandkoming van de wegverbreding.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
	2	<p>De noodzaak tot verbreding van de rijkswegen A12 en A27 voor de bereikbaarheid van Utrecht en doorstroming van het verkeer in de regio wordt naar onze mening niet</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)</p>	Ja

	<p>aangetoond. Het traject staat niet in de filetop 10 naar het autoverkeer zal dat ook niet gaan plaatsvinden. Er zijn alternatieven om bereikbaarheid en doorstroming goed te houden, zoals verbeterd openbaar vervoer, aanleg van rijstroken binnen de huidige bak in combinatie met een maximumsnelheid van 80 km. Tenslotte zijn er nieuwe technologieën in ontwikkeling, die de verbreding van de Ring Utrecht binnen afzienbare tijd overbodig zullen maken. Nut en noodzaak zijn daarmee discutabel.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	
3	<p>Het project heeft negatieve gevolgen voor de volksgezondheid in de hele regio. Er zal hoe dan ook toename van luchtvervuiling, neerslag van giftige stoffen als roet, geluidsoverlast en lichtvervuiling zijn. Van al deze factoren is uit uitgebreid onderzoek bekend dat ze nadelig zijn voor de volksgezondheid en de leefomgeving. De negatieve gevolgen zijn er ook voor de flora en fauna. Met voorgestelde maatregelen wordt verwijderd groen onvoldoende gecompenseerd (zo kan een jonge boom nooit een volwassen boom compenseren w.b. luchtzuivering). En de genoemde compensatie van vernietigde natuur zal vooral worden gerealiseerd op gronden die nu agrarisch gebruikt wordt. Deze gronden bezitten ook weer natuurwaarde (bv weidevogels), waarmee compensatie wordt doorgeschoven maar nominaal niet wordt opgelost. Teruggang van flora en fauna heeft op korte en lange termijn negatieve invloed op de volksgezondheid. En dat betekent weer hogere gezondheidsuitgaven voor de samenleving. Specifiek voor de Ecologische Tuiniersvereniging De Nijvere Pier willen wij de volgende aspecten nog naar voren brengen:</p> <p>Als de verbreding zoals omschreven is voltooid, liggen de wegen dicht bij onze volkstuin met als gevolg toename van luchtvervuiling, van depositie van schadelijke stoffen, van geluidsoverlast en van lichtvervuiling. Mogelijk bedreigt verdroging van onze grond door lagere waterstand ook het voortbestaan als volkstuin.</p> <p>Luchtvervuiling. De fysieke inspanning van het tuinieren is goed voor de conditie. Het is inmiddels erkend dat beweging noodzakelijk voor onze gezondheid is en dat het beoefenen van het tuinieren aanzienlijk daaraan bijdraagt. Dit positieve effect van fysieke inspanning wordt negatief bij inhalatie van giftige stoffen. Gezond bewegen is een speerpunt van overheidsbeleid dat aldus in het gedrang komt. Nog meer depositie van schadelijke stoffen (zoals het carcinogene roet dat direct binnen honderden meters van de bron neerslaat) betekent directe vervuiling en aantasting van de gewassen van onze volkstuin. We kunnen geen biologische groente uit onze volkstuin meer eten en daarmee ontvalt het belangrijkste deel van ons bestaansrecht. Volkstuinen staan voor gezond voedsel verbouwen, natuurontwikkeling en milieuzorg. Landelijk wordt dit breed gedragen. Gezonde voeding behoort steeds meer tot de speerpunten van overheidsbeleid.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf</p> <p>Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen.</p> <p>Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven</p>	Ja

en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.

Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.

Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regipartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.

Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het compensatieplan, dit is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.

Specifiek voor de locatie van uw volkstuinen klopt het dat de A27 dichterbij komt te liggen en de invloed van de weg op uw tuinen zal toenemen. Ten opzichte van de huidige situatie is echter sprake van een afname van concentratiewaarden, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door de Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) maatregelen. De Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. Daarnaast worden nationale, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. De concentratie NO2 en fijnstof zijn echter niet zodanig dat deze belemmerend zijn voor een fysieke activiteit als tuinieren. Neerslag van stof- en roetdeeltjes op de gewassen wordt beperkt door het tussenliggende talud en de tussenliggende beplanting.

De effecten op het grondwater zijn beperkt en tijdelijk van aard. Bovendien 'hangt' de grondwaterstand in dit gebied vooral aan het peil van het oppervlaktewater. De oppervlaktewaterpeilen veranderen niet. Er is dan ook geen risico op het verdrogen van de volkstuinen en daarmee op het niet meer kunnen tuinieren.

4	De geluidsoverlast door het verkeer neemt hoe dan ook toe met de verbreding, want de weg komt aanmerkelijk dichterbij onze volkstuin te liggen. Wat de geluidsoverlast betreft valt ons op dat er geen geluidwerende voorzieningen in de vorm van bijvoorbeeld geluidsschermen zijn gepland naast de bypass van de A27 nabij onze volkstuinen. Wij vragen u afdoende geluidswerende maatregelen te nemen, zoals elders in Utrecht ook gebruikelijk bij volkstuinen, mocht realisatie van de nieuwe bypass op de A27 toch plaatsvinden.	Volkstuinen worden in de regelgeving met betrekking tot geluid niet als geluidgevoelige objecten aangemerkt en er zijn hiervoor dan ook geen grenswaarden van toepassing. Het onderzoek naar geluidbepalende maatregelen is gebaseerd op locaties met overschrijdingen van de toetswaarden bij geluidgevoelige objecten zoals woningen. Voor het locatie bij uw volkstuinencomplex is gebleken dat het treffen van doelmatige maatregelen niet mogelijk is. De geluidbelasting bij uw complex zal daarom met het project Ring Utrecht met ca. 1 dB toenemen.	Nee
5	Grondwaterstand: Door de herstructurering van het wegennet moet de grondwaterstand gedurende lange tijd en wellicht zelfs permanent, lager gehouden worden. Er dreigt daarmee verstoring en op lange termijn zelfs verdroging van de grond in de omgeving en dus ook op onze volkstuinen. Tuinieren wordt dan moeilijk zo niet onmogelijk gemaakt.	Het grootste deel van de Ring Utrecht ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de verbreding hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. Voor het tijdelijk onttrekken van grondwater is een melding danwel een ontheffing noodzakelijk. Hiervoor dient inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde.	Nee
6	Tijdens de jarenlange werkzaamheden van vele jaren zullen (naast de algemene overlast door de bouw) de bovengenoemde punten van overlast in extreme mate gelden voor onze volkstuinen. Vooral door het gebruik van het werkterrein gelegen aan de Nieuwe Houtenseweg op slechts 25 meter afstand van onze volkstuinen baart ons grote zorgen. Denk aan de vele vervoersbewegingen van zware materialen niet alleen overdag maar ook 's nachts. Het is niet uitgesloten dat de EU-richtlijnen en de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie hierbij overschreden worden. Tot slot bestaan er zorgen over de te verwachte slechtere bereikbaarheid van onze volkstuinen. De fietsroute vanuit de wijken Lunetten en Hoograven zal naar verwachting lang afgesloten zijn. De drie keer zo lange alternatieve route langs de Nieuwe Houtenseweg zal moeilijk begaanbaar en onveilig zijn door het geplande werkterrein. Mocht de planvorming toch ten uitvoer komen, dan vragen we doeltreffende maatregelen te nemen tegen bovengenoemde vormen van overlast tijdens de werkzaamheden.	Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkerreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkerreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein. Het hoofdstuk 16 van de milieu-effectrapportage gaat over de effecten tijdens de werkzaamheden. Er wordt naar gestreefd om de bouwhinder bij de werkzaamheden te beperken.	Ja
7	We verzoeken u primair af te zien van verbreding van de A12 en A27 omdat naar onze mening nut en noodzaak onvoldoende zijn aangetoond in het Ontwerp Tracébesluit. Mocht het onverhoopt toch tot uitvoering van de plannen komen dan verzoeken wij u passende maatregelen te nemen om onze leden/ tuiniers in hun huurgenot voldoende te beschermen door afdoende maatregelen te treffen tegen luchtvervuiling, geluidsoverlast en verdroging en een veilige bereikbaarheid van ons gehuurde te garanderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Generiek is gekeken naar de effecten op luchtkwaliteit, geluid, water en verkeersveiligheid, en waar nodig zijn maatregelen opgenomen in het tracébesluit conform de wet- en regelgeving. Er is niet specifiek gekeken naar een relatie met het huurgenot van de tuinierders. Hier is namelijk geen maatstaf voor beschikbaar. Indien u toch van mening bent dat u als tuinvereniging benadeeld bent, kun u aanspraak maken op nadeelcompensatie. Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Dat kan ook het geval zijn, wanneer de overheid handelt binnen de aan haar toegekende taken en bevoegdheden. De overheid handelt dan rechtmatig, dus volledig volgens de regels, maar veroorzaakt toch schade. Voorbeelden van schade die u kunt lijden door rechtmatig handelen van of namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat zijn tijdelijke afsluitingen van de weg waaraan uw bedrijf ligt, afname van het woongenot of waardedaling van de woning als gevolg van de aanleg van infrastructuur. Op grond van artikel 22 van de Tracéwet kunnen burgers, bedrijven en organisaties na het onherroepelijk worden van het tracébesluit een claim indienen bij het schadeloket	Ja

			van Rijkswaterstaat. Hier vindt de beoordeling op basis van de geldende regels plaats of het nadeel van rechtmatig overheids-handelen wordt vergoed. Uitgangspunt is dat het nadeel in principe voor uw rekening blijft vanwege het normaal maatschappelijk risico. Het kan zijn dat de schade zo bijzonder of zo groot is, dat van die regel moet worden afgeweken. In dat geval kunt u voor meestal gedeeltelijke compensatie van het nadeel in aanmerking komen. Meer informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie kunt u vinden op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > onder de zoekterm 'nadeelcompensatie'.	
ZWE-00169	1	De extra emissies worden gecompenseerd door NSL maatregelen. De monitoringsrapportage 2015 NSL (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportage-e-nsl-2015-bijlage) stelt echter dat de daling voor fijn stof stagneert (blz3). De NEV 2015 (https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/41/nationale-energie-verkenning-2015), blz 109 stelt dat ook na 2020 de daling duidelijk afneemt. Die geringe daling is vrijwel geheel te danken aan Euronormen voor (diesel)wegvoertuigen, oftewel roetfilters, terwijl de emissies door industrie en luchtvaart stijgen (blz 7 Achtergronddocument Lucht, http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-luchtverontreinigende-stoffen-in-de-nationale-energieverkenning-2015_2442.pdf) Of de luchtkwaliteitsnormen in de toekomst worden gehaald is dus geheel afhankelijk van succesvolle implementatie van deze techniek. Deze techniek moet de stijgende emissies van industrie, bouw, op- en overslag, huishoudens (door houtkachels, waar sinds kort subsidie op zit) en bandenslijtage allemaal compenseren. Het afbreukrisico is groot. Als het model uitgaat van vlotte implementatie van roetfilters en theoretische emissiefactoren zijn de totale daadwerkelijke emissies zwaar onderschat!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	2	RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).	Nee
	3	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja
	4	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

5	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee wordt de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor weer functioneel.	Ja
6	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
7	Vorig jaar heeft de milieuorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar, belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meer asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2-uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch om te gooien.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
8	Ik vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de verbreding van de A27 met extra rijstroken. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm bij de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch veel verantwoordder dan het asfalt van de A27.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm wordt transparant uitgevoerd en komt rechtop tussen de gebouwen te staan.	Ja
9	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fouragegebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foeragegebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foeragegebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja

	10	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal niet nodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen verdient het aanbeveling om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog heel veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
ZWE-00170	1	Ik wil niet dat de A27/A12 verbreed wordt. Utrecht is de vierde grote stad. Ik woon hier juist omdat Utrecht Utrecht is. Ik wil niet meer snelwegen om me heen. Het stuk dat u nu gepland heeft om weg te halen en er snelwegen van te maken is hard nodig. We wonen hier met zoveel mensen. Utrecht Oost is ongeveer de uitlaatplek voor Utrechters. Op de fiets of lopend kun je niet ergens anders heen. Daar mag u niets van af halen.	De landschappelijke inpassing is afgestemd met de betrokken regionale en lokale overheden en is, binnen de beperkte mogelijkheden die de intensief gebruikte omgeving biedt en binnen de kaders van de compensatie, afdoende bevonden. Herplant van bomen vanuit de Wet natuurbescherming hoeft niet noodzakelijkerwijs tot nieuw bos te leiden. Ook bomenrijen langs de weg dragen bij aan de compensatie van het verlies van bomen elders en aan de landschappelijke kwaliteit. In het ontwerp-tracébesluit is de nut en noodzaak van de wegverbreding voldoende onderbouwd. De kwaliteit en de bereikbaarheid van de recreatieve voorzieningen aan de oostkant van de stad Utrecht wordt niet aangetast.	Ja
	2	Volgens mijn analyse wordt er gewerkt met foutieve aannames en verkeerde extrapolatie van feiten. Dit is bedrog. Een beschamend voor een echt goede ambtenaar als die daar mee akkoord gaat.	De kwaliteit van het milieu-effectrapport (MER) en de onderzoeken die daarbij horen worden getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r.. Zij heeft in haar eindoordeel de informatie in het MER als 'zorgvuldig en van hoge kwaliteit' beoordeeld. Intrekken van het ontwerp-tracébesluit en de milieu-effectrapportage vanwege onvoldoende kwaliteit is daarmee niet aan de orde.	Nee
	3	Geraakt in belang: Ja. Er is in mijn omgeving geen plek waar de (illusie van) bos is. Ik heb het hard nodig om even naar buiten te kunnen. En dan niet met de auto. Dan zou ik wel naar Laag Soeren gaan oid. Maar gewoon op de fiets of lopend in natuur zijn. Het is voor mij verschrikkelijk als er nog meer natuur afgaat van wat er is. Van het kleine beetje. En ja dat is ook werkelijk het kleine beetje groen voor Utrechters. Het klinkt als een versleten zin, maar het is waar.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).	Nee
ZWE-00171	1	BP is huurder van de door de Staat uitgegeven concessie om aan de westzijde langs de rijksweg A27 in de gemeente Nieuwegein (provincie Utrecht), plaatselijk bekend als locatie "De Kroon", een motorbrandstoffenverkooppunt c.a. te vestigen en te (doen) exploiteren. BP is in haar hoedanigheid van huurder van de concessie belanghebbende ten aanzien van het Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. Zienswijze Naar aanleiding van het Ontwerp-Tracébesluit merkt BP ten aanzien van de verbreding van de A27 het volgende op: Verkeershinder tijdens werkzaamheden Het BP motorbrandstoffenverkooppunt zal sowieso voorafgaande aan en tijdens de verbreding van de A27 tussen het tijdvak 2017 en 2020 verkeershinder ondervinden en daarmee inkomsten derven waarvoor BP gecompenseerd zal moeten worden (nadeelcompensatie). Zichtbaarheid van het motorbrandstoffenverkooppunt Rijkswaterstaat dient ervoor zorg te dragen dat de zichtbaarheid van het motorbrandstoffenverkooppunt niet wordt aangetast en dat eventueel uit te voeren werkzaamheden en voorzieningen zodanig worden uitgevoerd dat het zicht niet wordt belemmerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder). Ten aanzien van de zichtbaarheid is het zo dat in de eindsituatie er geen geluidscherm of landschappelijke inpassing tussen de A27 en het verkooppunt geplaatst zal worden. Tijdens de uitvoering is het niet op voorhand uit te sluiten dat er perioden zullen zijn waarin het zicht op het knooppunt belemmerd zal zijn, dit wordt pas duidelijk als de werkwijze van de aannemer bekend wordt.	Nee

	2	<p>Hierbij ontvangt u namens BP Europa SE – BP Nederland de volgende zienswijze op het Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht zoals dit tot en met 20 juni 2016 ter inzage ligt.</p> <p>Rijkswaterstaat zal BP op de hoogte dienen te houden van alle ontwikkelingen met betrekking tot de verbreding van de A27. Verder zal Rijkswaterstaat BP tijdig informeren over situaties die leiden tot verkeershinder en bereikbaarheid.</p>	<p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bedrijven en bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun omgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p>	Nee
ZWE-00172	1	<p>Natuur.</p> <p>Ten noorden van Houten ter hoogte van de Wayensedijk en Fortweg wordt veel natuur verwijderd voor aanleg van wegen, er is geen compensatie van natuur opgenomen in deze omgeving.</p> <p>Wij verzoeken u een compensatie van 2 hectaren bos aan te brengen. In de omgeving is voldoende ruimte tot uw beschikking om dit te realiseren.</p>	<p>Mede naar aanleiding van een aantal zienswijzen op het ontwerp-tracébesluit zijn nabij de Fortweg locaties voor nieuwe bomen opgenomen (op rijksgrond).</p>	Nee
	2	<p>Water.</p> <p>De water opvang voorziening die opgenomen is voldoet niet aan de eisen. De verbreding van de Tankval aan weerszijde is geen opvang als een waterbassin. Het vervuilde water van de wegen wordt nu gemengd met het oppervlakte water via de Tankval en zijn dwarssloten. (oppervlakte en grond water vervuult) Wij adviseren dan ook een waterbassin van voldoende inhoud (berekend op klimaat verandering) aan te leggen zodat het vervuilde water van het asfalt kan bezinken in dit waterbassin, ook hier is voldoende ruimte aanwezig in deze omgeving om dit te realiseren.</p>	<p>De restauratie van de tankgracht is ingegeven door de ambitie om de zichtbaarheid van de Nieuwe Hollandse Waterlinie in het gebied te versterken. Dit past in de tweede doelstelling van het project, het versterken van de leefomgevingskwaliteit. Dat daarbij ook een deel van de waterbergingsopgave wordt ingevuld is op deze locatie niet het primaire doel.</p> <p>De watergang van de tankval is geen bermwatergang langs de weg. De watergang loopt dwars door de weilanden. Water vanaf de weg infiltreert eerst in de berm en komt vervolgens in de bermwatergang. Bij deze bermassage vindt zuivering plaats doordat verontreinigingen worden vastgelegd in de bodem. Dit is conform de eisen van het waterschap. Vervolgens stroomt dit gezuiverde water verder richting de tankval.</p>	Nee
	3	<p>Geluidsoverlast.</p> <p>Het geluidsniveau is op dit moment ernstig belastend voor mens en dier. De berekende waarde en gemeten waarde 58 DB tot 61 DB deze is constant. Er is zelden rust aan de oren en dit leidt tot ernstige gezondheidsklachten. Gezien de ligging in de hoek van de A27 en de A12 met de daarbij behorende sorteer wegen zal het geluid en fijn stof of tot ver boven de norm toenemen.</p> <p>Door het aanbrengen van een geluidsscherm aan de zijde bij Lunetten zal het geluid weerkaatsen met een echo effect. Door dit effect zal de geluidsoverlast ernstig toenemen in Houten Noord. De wettelijke geluidsnormen liggen veel te hoog en zijn door gesjoemel verkregen om dit soort projecten rond te krijgen.</p> <p>Het bestaande geluidsscherm achter onze woning op 25 meter afstand van knooppunt Lunetten is veel te kort en te laag net als het scherm ter hoogte van de Koppeldijk dat welliswaar 4 meter hoog en veel te kort is en wordt bovendien naar voren geplaatst echter 2 meter lager dus 2 meter minder effectief.</p> <p>Wij eisen een doorlopend scherm van Koppeldijk tot voorbij Waijensedijk 19 want vooral vanaf het ontbrekende deel tussen Koppeldijk en Waijensedijk komt vooral bij vochtig weer en windrichtingen tussen NW en NO van A12 en A27 een ontzettende bak herrie die regelmatig de 70db en hoger haalt.</p> <p>We zijn er van overtuigd dat na plaatsing van een scherm bij Lunetten van 780 meter lengte en 12 meter hoogte de waarden nog negatiever zullen uitvallen temeer daar er bij ons helemaal niets wordt geregeld.</p> <p>Aan de kant van Houten noord is niets gerealiseerd voor de leefbaarheid hier is alleen maar bezuinigd op de kosten.</p> <p>In deze omgeving tellen de aanwonenden niet mee, ook hier hebben de bewoners recht op schone lucht en een geluidarme leefbare omgeving.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Koppeldijk en de Waijensedijk.</p>	Nee
	4	<p>Fijnstof.</p> <p>Fijn stof is het grootste probleem voor de omgeving van het gehele project ring Utrecht.</p>	<p>In het deelrapport Luchtkwaliteit zijn de concentraties voor fijn stof berekend. Hierin is rekening gehouden met het door u genoemde geluidsscherm van 12 meter hoog en de</p>	Nee

		De geplande geluidswal aan de zijde van Lunetten is een ernstig opstakel en heeft een averechtse werking op fijnstof. Het fijnst of voor de geluidswand zal zich via een flow van warmte verder verspreiden over de stad Utrecht of Houten, het een en het ander is afhankelijk van de wind richting. Mogelijk is deze geluidswal gekozen om de gemiddelde waarde van fijnstof over Lunetten en Utrecht beneden de Europese norm te houden. Utrecht stop maar met je maatregelen betreft, schone binnenstad. Met dit plan Ring Utrecht zal Utrecht, Lunetten en Houten ernstig vervuilen.	variatie in windsnelheid en windrichting. Uit de berekeningen blijkt dat dit scherm niet leidt tot de door u genoemde effecten. Het wegverkeer zorgt voor uitstoot van verontreinigde stoffen. Deze concentratie verontreinigde stoffen nemen af met de afstand vanaf de weg. Op 50 meter afstand van de weg is de bijdrage van de weg van verontreinigde stoffen ongeveer gehalveerd. Schermen hebben een positief effect op de luchtkwaliteit. Met een scherm wordt de verontreinigde stoffen omhoog gebracht en zo verdund met de schone lucht daarboven. Bij een 12 meter hoog scherm wordt de verontreinigde lucht ver omhoog gestuwd en vermengd met schone lucht. Bij een hoog scherm zal deze gemengde lucht pas langzaam weer dalen en lang vermengd worden met de schone lucht. De concentratie verder achter het scherm zal dan ook niet of nauwelijks worden verhoogd en gelijk zijn aan de achtergrondconcentratie.	
5	Algemeen: Na het opleven van de economie is het weer gedaan met de rust. Op dit moment is het kritische punt van leefbaarheid overschreden meer fijnst of en geluidsoverlast is niet gewenst. Uit onderzoeken is gebleken dat fijnst of en ultra fijnst of zich gedraagt als asbest stof. Naar verwachting zal de gezondheid van veel bewoners rondom dit project afnemen en uit eindelijk niet meer mee kunnen doen aan het economische proces en verdwijnen in de zorg bij de gemeentelijke instelling. De bovenwettelijk maatregelen zullen opgaan aan belangen van de belanghebbende gemeentes en provincie maar de omwonende van dit project ring Utrecht blijven achter in een onleefbare omgeving met een woning die onverkoopbaar is geworden. Tip: Investeer in schone en geluidsarme motoren alvorens dit project Ring Utrecht op te starten. Verreken de wegenbelasting in de brandstof prijs, er zal dan een ander rijgedrag ontstaan. Beeld vorming: Onder een beeld van de vervuiling om de 4 maanden een schoonmaak van de woning deze vettigheid roet bandenstof en een deel van andere giftige stoffen die vrijkomen bij verbranding van diesel olie. Ook de inhoud van je longen en bloedvaten zullen op deze manier vervuild worden. Hoewel wij zeker begrijpen dat er aan de infrastructuur rond Utrecht eea moet worden veranderd, wij hebben al 10 jaar lang constructief meegegedacht tijdens de vele gesprekken met RWS, vinden wij dat er onvoldoende rekening gehouden wordt met ons als bewoners van Knooppunt Lunetten want met een afstand van 25 meter tot het kruispunt mogen wij ons zo zeker wel noemen. Ik verzoek u, op grond van het bovenstaande het project Rondweg Utrecht A27/A12 uit te stellen totdat onze situatie op verantwoorde wijze wordt opgelost met afdoende maatregelen voor geluid en fijnst of niet alleen aan de woning maar ook onze 4000 m2 leefgebied. Wij zullen ons rechtens verzetten tegen eerdere beslissingen en uitvoering van het plan indien ongewijzigd.. Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwshade en nadeelcompensatie. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.	Ja	
ZWE-00173	1	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwshade en nadeelcompensatie.	Nee
	2	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee

3	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	Ja
4	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluipverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
5	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja
6	Natuurcompensatie is een aardig bedacht doekje voor het bloeden, maar heeft met de realiteit niets van doen, maar dan ook echt helemaal niets. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren bos. De bomen hebben een historie en zijn niet even te vervangen door een dotje groen elders neer te zetten. Het idee dat een deel van dit bos zal moeten wijken voor de asfaltwals van de minister verbijstert mij ontstellend. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders wat bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn niet te koop! Wat moeten onze kleinkinderen niet van ons denken?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	De regering stelt zich tot doel 'de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Deze doelstelling is achterhaald, en de regeing zou er dus op terug moeten komen. "Voortschrijdend Inzicht" heet dat. Het is altijd beter zich hierdoor te laten leiden, dan blind op de aanvankelijk gekozen (snel-)weg door te razen en ongelukken te veroorzaken. Er is immers een veel betere oplossing mogelijk: Verbeter de infrastructuur door beter openbaar vervoer, dus niet door meer asfalt en meer autobewegingen. Want er is ook nog een andere doelstelling: 'de kwaliteit van de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee

	leefomgeving in stand te houden'. Dit doel is bij de alternatieve oplossing veel meer gebaat.		
8	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
9	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
10	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
11	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn, zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraand en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

12	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja
13	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
14	De overlast tijdens de bouw kan heel zwaar worden. Niet alleen door geluidsoverlast en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de Ring voor een deel wordt afgesloten. En dan past het u niet om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Als het erop aankomt tellen voor u toch de euro's zwaarder, want dat u niet om de omgeving geeft blijkt wel uit het feit dat u vasthoudt aan dit onzalige plan. Totdat vermijden van overlast goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
15	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
16	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fouragegebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foeragegebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foeragegebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
ZWE-00174	1 In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als aardbewoner beseft dat	Uit veel reacties is de grote waarde gebleken van Amelisweerd voor de stad en de regio. Het is voor veel mensen, met recht, een zeer waardevol natuur- en recreatiegebied. Het project Ring Utrecht heeft als doelstelling om, naast de doorstroming en de veiligheid van het verkeer, waar mogelijk ook de leefkwaliteit te vergroten. Het ruimtebeslag is zo veel mogelijk geminimaliseerd, en er worden diverse compensatie- en mitigatiemaatregelen	Ja

	<p>het onverstandig, immoreel is en van alleen maar kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers honderden jaren voor je weer die potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid en klimaat. Het is laag om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.</p>	<p>getroffen. Toch kunnen niet alle natuur- en recreatiegebieden volledig worden gespaard. Zo ook langs de A27: ter hoogte van Amelisweerd kan aan twee zijden een bosstrook van 15 meter breed niet behouden blijven. Wel wil het project iets terug doen, voor de natuur, voor recreatie, en voor het landgoed. De verloren gegane natuur en bomen worden ruimhartig gecompenseerd op andere locaties. En over de A27 komt een overkapping: een Groene Verbinding die de stad Utrecht beter verbindt met het landgoed Amelisweerd.</p> <p>Alle te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd door nieuwe aanplant. Oude bomen zijn inderdaad niet zonder meer te vervangen door nieuwe. Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Bomen maken deel uit van die leefomgeving. Daarom worden natuurwaarden – dus ook bomen - ruimhartig gecompenseerd. In totaal wordt er circa 8 hectare meer bomen/bos gecompenseerd dan er wordt gekapt.</p>	
2	<p>Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
3	<p>We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Nee
4	<p>Vorig jaar heeft de milieustrategie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar, belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meer asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2-uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
5	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer</p>	Ja

		informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	
7	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
8	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
9	Een hoger gebruik van fiets en openbaar vervoer leidt tot een toename van de gezondheid door de extra beweging. Het leidt niet tot verslechtering van de luchtvervuiling. Daarom is dit verre te verkiezen boven verbreding van de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
10	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
11	Natuurcompensatie is een aardig bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen, maar dan ook echt helemaal niets. Amelissewaard is een eeuwenoud rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders neer te zetten. De gedachte dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van een minister verbijstert mij ontstellend. Maar het idee dat deze onherstelbare schade zou kunnen worden gecompenseerd door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop! Wat moeten onze kinderen wel van ons denken?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater	Ja

			<p>altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>	
ZWE-00175	1	<p>Ik wil niet dat de a27/a12 verbreed wordt. Ik werk in dit gebied en heb het groen, ook wat u wilt verwijderen en er wegen van wilt maken, hard nodig om mensen te helpen met hun vragen bij werk en persoonlijke ontwikkeling Onjuistheden: De documenten zijn niet gebaseerd op feiten, er is gemanipuleerd om de conclusie toe te schrijven naar zogenaamde noodzakelijkheid, terwijl dat niet juist is. Over het hoofd gezien belang: Utrecht is een grote stad. Om ook cliënten die begeleiding naar werk nodig hebben te begeleiden, zal er niet alleen binnen in kantoren maar ook buiten ruimte zijn om zelfvertrouwen op te doen en de juiste keuzen te maken. Geraakt in belang: Ja. Een aanzienlijk deel van mijn inkomen komt uit coaching van cliënten in de buitenlucht. Dit is ook een van mijn USP's. Door dit slechte plan van zo enorm veel rijstroken te willen realiseren komt er te veel geluid en gaat er te veel van groen af. Daardoor kan ik niet goed mijn brood verdienen. Dit vermindert mijn inkomen</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwshade en nadeelcompensatie.</p> <p>De onderzoeken behorende bij het tracébesluit zijn uitgevoerd volgens de geldende voorschriften en getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r.. Er is niet gemanipuleerd met de cijfers. Doordat de leefbaarheid gelijk blijft en op punten verbeterd is de door u geschetste situatie niet herkenbaar.</p>	Nee
ZWE-00176	1	<p>Nieuwe aansluiting Uithof De nieuwe oprit bij de aansluiting Uithof vormt een aantasting van de EHS. Het nee, tenzij principe houdt o.a. in dat een dergelijke aantasting niet is toegestaan als er alternatieven zijn. Wij hebben eerder voorgesteld de aansluiting te maken in de vorm van een divergerende diamantaansluiting (gevlochten haarlemmermeeraansluiting), die de EHS veel minder aantast en zelfs extra ruimte voor de EHS creëert. Wij zien in de stukken (o.a. MER) niet terug waarom hier niet voor is gekozen. Mondeling is meegedeeld dat het niet kan door een tekort aan weglengte, dus tekort aan keuzetijd om de verdere richting te kiezen. In de aansluitingsvorm die in het OTB is gekozen wordt de keuze tussen Breda/Arnhem en Den Haag/Utrecht/Hilversum echter op de Universiteitsweg al gemaakt. Dan kan op de Universiteitsweg ook de keuze tussen Den Haag en Utrecht/Hilversum al gemaakt worden. Daarmee vervalt het argument van tekort aan keuzelengte. Naast het kleinere ruimtebeslag en het ecologische voordeel heeft de divergerende diamantaansluiting – juist hier met het drukke (ook doorgaande) verkeer op de Universiteitsweg – verkeerstechnisch grote voordelen. Daarom verzoeken wij U deze mogelijkheid goed te onderzoeken en de resultaten daarvan schriftelijk terug te melden</p>	<p>In uw zienswijze pleit u voor een alternatieve aansluitingsvorm van de aansluiting A28 De Uithof, namelijk een divergerende diamantaansluiting. Een dergelijke aansluitingsvorm wordt weleens in de Verenigde Staten en Frankrijk toegepast. Enkele jaren geleden heeft u deze aansluitingsvorm al eerder voorgesteld. De specialisten van Rijkswaterstaat op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid zijn van mening dat een divergerende diamantaansluiting voor de Uithof niet mogelijk is. De argumenten daarvoor zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verkeer op de toerit richting Den Haag / Hilversum / Utrecht-Centrum moet voor Rijnsweerd nog twee keuzes maken: Richting Den Haag dan wel Hilversum / Utrecht-Centrum. Bij de laatste keus moet vervolgens gekozen worden voor Hilversum dan wel Utrecht-Centrum. Om voldoende lengte voor deze twee keuzes te creëren is een toerit aan de oostzijde (soortgelijk lusje als in huidige situatie) onontkoombaar. 2. Verkeerskundige doorstroming met twee kruispunten vlak achter elkaar zoals in de geschetste Divergerende Diamant Aansluiting is slechter dan bij één kruispunt zoals bij het ontwerp-tracébesluit. <p>Gezien bovenstaande zwaarwegende argumenten waarom een divergerende diamantaansluiting op deze locatie niet mogelijk is, zal geen nader onderzoek verricht worden. In de gids "Proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016)" wordt dit initiatief op pagina 99 in tabel B4.3 genoemd en uitgelegd.</p>	Nee

	<p>2</p> <p>Verbreiding bij fietsbrug Ter hoogte van de fietsbrug A28 wordt de bermsloot 6 m naar het noorden verplaatst. Wij stellen voor de bermsloot ter hoogte van de erven Bunnikseweg 10 en 12 in een duiker te leggen. De doorstroming kan geregeld worden door aanpassing/verplaatsing van de huidige stuw. Eventueel extra benodigde waterberging kan gevonden worden in het natuurontwikkelingsgebied richting Universiteitsweg. Voor zover deze sloot een ecologische betekenis wordt toegedicht zal dat niet veranderen als gekozen wordt voor een duiker.</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is deze locatie nader onderzocht. In afstemming met het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden is ervoor gekozen om ter hoogte van de genoemde erven de watergang in een duiker te leggen. Dit is nader toegelicht in de Nota van Wijziging 2020.</p>	<p>Ja</p>
	<p>3</p> <p>Geluid: cumulatie Onze woning ligt in de hoek Universiteitsweg – A28. Het verkeersgeluid komt van alle kanten. Uit de rekenresultaten A28 blijkt dat aan beide onderzochte gevels sprake is van een toename van de geluidsbelasting. Uit het onderzoek van het onderliggend wegennet blijkt eveneens een toename van de geluidsbelasting. Elk afzonderlijk is het voor U geen aanleiding om geluidsreducerende maatregelen te (moeten) nemen. U houdt echter geen rekening met het cumulatieve effect van A28. Geluid: kosteneffectiviteit Als gevolg van diverse uitgangspunten, zoals streefwaardes, geluidsnormen, onderscheid tussen woningen in een woonwijk en solitaire woningen en kosteneffectiviteit, blijft onder andere onze vrijstaande woning als een van de weinige verstoken van elke geluidsreducerende maatregel (zie fig. 6.7 OTB). Het is ons niet duidelijk waarom iemand in een vrijstaand huis meer geluid zou moeten kunnen verdragen dan iemand in een woonwijk. Ook is ons niet duidelijk waarom er wél geld wordt besteed aan een <i>kleine</i> geluidsreductie in een woonwijk, en niet aan een <i>grote</i> geluidsreductie voor een vrijstaand huis. Alsof er wel werk gemaakt wordt van een groot aantal fietsendiefstalietjes, maar niet aan een bankroof van 10 miljoen. Ons inziens moet de ernst van de situatie leidend zijn bij het bepalen van de maatregelen. Wij verzoeken U nog eens goed te kijken naar de woningen waar in de huidige plannen sprake is van een geluidstoename. Voor zover het bovenwettelijke maatregelen betreft kan er flexibel worden omgegaan met te bereiken geluidsreducties. Dan kan er ook een relatief goedkope voorziening worden gerealiseerd die een relatief beperkte geluidsreductie oplevert. Maar beter iets dan niets, ook het psychologisch effect telt mee. In concreto stellen wij een of meer van de volgende maatregelen voor: Een geluidsscherm langs de A28 ter hoogte van de fietsbrug, koter en/of lager dan optimaal zou zijn Een laag geluidsscherm langs de Universiteitsweg tussen de A28 en de Bunnikseweg. Dit scherm kan tevens dienst doen als wildgeleiding naar de faunatunnel (in de huidige situatie worden hier dieren doodgereden) Geluidsreducerend asfalt op de gehele Universiteitsweg Geluidsreducerend asfalt op de gehele afrit De Uithof vanuit Amersfoort Instellen van 50 km op de Universiteitsweg, tenminste tussen de A28 en de Bunnikseweg</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Bunnikseweg.</p>	<p>Ja</p>
<p>ZWE-00177</p>	<p>1</p> <p>Uiteraard staat er druk op de mobiliteit in Nederland. De connectiviteit is erg belangrijk voor het functioneren van het economische en logistieke bestel. Vanwege de centrale ligging van Utrecht is het ook niet verwonderlijk dat er dagelijks een forse file ontstaat. Alle begrip voor de notie dat er iets aan de huidige situatie moet worden verbeterd. Echter ben ik van mening dat in plannen rond verbreding van de ring een aantal zaken niet zijn meegenomen die van wezenlijk gewicht zijn.</p> <p>De meest algemene zorg die ik wil uiten is die van de criteria van kosten-baten analyse. De woorden 'kosten' en 'baten' hebben een vrij nauwe financieel-economische connotatie die in grote socio-technische projecten als deze verbreding tekort doen aan de werkelijke gevolgen. Zo zou in brede zin welzijn boven welvaart gesteld moeten worden – welk doel heeft welvaart immers als het niet tot groter welzijn leidt? In de voorgestelde verbreding</p>	<p>Eenzijds is het zo dat de verminderde bereikbaarheid van de regio Utrecht en omliggende regio's de aanleiding vormt voor de verbreding van de Ring Utrecht, en dat de verbreding de welvaart bevordert. Anderzijds wordt ruim aandacht besteed aan maatschappelijke effecten (waaronder kwaliteit van de leefomgeving en natuur), welke gerelateerd zijn aan het welzijn, zoals door inspreker bedoeld.</p>	<p>Nee</p>

	worden praktische economische belangen boven welzijn geplaatst, met name uiteraard voor de omwonenden, waaronder ik ook de beschermde ecosystemen reken. Ook is een aantal technische manko's aanwezig in het voorstel, welke nog moeten worden opgelost. Hieronder een overzicht van aanmerkingen op het project.		
2	Dieselgate heeft duidelijk gemaakt dat ook nieuwe auto's veel NOx uitstoten. In vele gebieden, waaronder Natura 2000, is nu al de stikstofdepositie te hoog. De PAS gaat dat niet oplossen, maar intussen verhoogt dit project wel de depositie daar. De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (zonder de zeer aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar hoort bij de kosten van het TB te worden opgeteld. Dit zijn kosten die de belastingbetaler gaat betalen. Het is verder volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Daarnaast zou het uitvoeren van de dure plicht hier juist geld opleveren; de staat bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren. Zie ook kosten-baten analyses uit Kopenhagen, waarin het ook blijkt dat infrastructuur voor fietsen netto geld opleveren voor de staatskas, vanwege het verbeteren van capaciteit op de weg, en de gezondheid van de bevolking. Er is een enorm sterke correlatie tussen fietsen en afname van hart- en vaatziekten. De ring in de kostbare steigers zetten ten behoeven van een welzijns-verminderende (en daarmee ook welvaart-vernederende) verkeersmodaliteit is een slecht idee.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen) Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. Inmiddels is het PAS niet meer van kracht en is er sprake van nieuwe juridische kaders met betrekking tot de stikstofdepositie op Natura2000-gebieden. In de Passende Beoordeling 2020 en in de Toelichting bij het tracébesluit 2020 is dit nader toegelicht. Het project voldoet aan de nieuwe wettelijke kaders inzake stikstofdepositie.	Ja
3	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralings-effect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België. In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27. De verstedelijking zal nog wel even doorzetten, waardoor het belangrijk is om te kijken naar oplossingen die op de toekomst gericht zijn. Er is nou eenmaal te weinig ruimte om een inefficiënte vorm van mobiliteit als de privé-auto te willen voortzetten in de huidige vorm. Investeer liever in een subliem openbaar vervoer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur) Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht begin 2015 zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de verkeer en vervoer ontwikkelingen in Nederland op de lange termijn gehanteerd. De landelijke, sociaal-demografische en economische toekomstscenario's van het CPB en het PBL zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook de meest recente beleidsdoelstellingen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is rekening gehouden met de meest recente inzichten van dat moment. Zie voor meer informatie over de modelinstellingen en de kwaliteit van het NRM bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.	Ja

		<p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2. van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project nader toegelicht.</p> <p>De opstelling van de (ontwerp-)tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht is niet het juiste moment of plek om de Nota Mobiliteit ter discussie te stellen; dat dient in de Tweede kamer te geschieden. Er is dus niet afgeweken van de streefwaarde voor de reistijdverhouding op NoMo-trajecten op het hoofdwegennet van 2,0 op stedelijke randwegen en 1,5 tussen stedelijke agglomeraties.</p> <p>Zoals u aangeeft heeft de recente introductie van tol lokaal in Noord-Brabant nabij de landsgrenzen inderdaad geleid tot rerouting, maar in rond Utrecht is geen significant effect waarneembaar.</p> <p>Er is in de verkeersmodelberekeningen met het NRM inderdaad geen rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in België en Duitsland. Enerzijds omdat ingeschat is dat het effect daarvan op de vrachtauto-stromen in de Randstad verwaarloosbaar is, anderzijds omdat het niet eenvoudig is van te voren de effecten daarvan op de vrachtauto-stromen binnen Nederland te berekenen.</p>	
4	<p>De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen ipv. toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting daar. Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Voordorpsedijk.</p>	Ja
5	<p>Door de veranderingen in en bij Amelisseweerd ben ik bang voor een grondwaterstandsverandering. Bij het lekken van het vlies of door eventuele plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging zal leiden tot sterfte van de oude bomen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p>	Ja
6	<p>De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	Nee

	7	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het ontwerptracébesluit niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	8	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project.	Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.	Nee
ZWE-00178	1	Ik ben tegen de verbreding van de A27. De tijd zal uitwijzen dat dit een historische vergissing is. Een onomkeerbare vergissing. Er zijn ook alternatieven. Een hoger gebruik van fiets en openbaar vervoer leidt tot een verbetering van de gezondheid door de extra beweging én het leidt niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarom is dit verre te verkiezen boven verbreding van de ring.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgevallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
	2	Amelisweerd is een uniek rivierbos met onschatbare waarde. Het is voor mij volkomen onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra reep asfalt. Ik hoop dat u als betrokken bestuurder beseft dat het onverstandig, immoreel is en van kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen. Het idee dat deze onherstelbare schade zou kunnen worden gecompenseerd door elders wat bomen te planten is ronduit respectloos. De bomen zijn niet alleen oud maar zijn ook het tastbare symbool van een rijke geschiedenis. Wat moeten onze kleinkinderen niet van ons denken?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Het dak op de bak kan niet als een volwaardige groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Er ontstaat een vergelijkbaar kunstmatig beeld als het dakpark op de A2.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
	4	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet net niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
	5	In de eerste plaats, in het belang van een goede leefomgeving, veel meer aandacht voor geluid beperkende maatregelen. Hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen moet een redelijke milieukwaliteit in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn. Het nemen van geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.	Nee

6	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidsscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	Ja
7	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in paragraaf 2.5 Geluid aandacht besteed aan de voorgestelde maatregelen.	Ja
8	In de tweede plaats, aandacht voor de procesgang. Bij het democratische meerderheidsbeginsel kunnen minderheden in de verdrukking komen, maar ook de meerderheid zelf kan het slachtoffer ervan worden door conformisme en politieke correctheid. Om dergelijke verdrukking te voorkomen en het draagvlak onder de bevolking te verbreden is het goed democratisch gebruik dat de regering een onafhankelijke evaluatie van de doelstelling en de oplossing ter harte neemt. Een goede onafhankelijke evaluatie van het gehele proces blijkt nu op het moment van dit voornemen, ontwerp-tracébesluit, te ontbreken.	In de procedure voor het nemen van Tracébesluiten is een onafhankelijke toetsing van het milieu-effectrapport opgenomen; deze wordt uitgevoerd door de Commissie voor de MER. Specifiek voor dit project heeft de tweede kamer verzocht om een extra onafhankelijke toetsing op het proces wat gevolgd is om tot een voorkeursalternatief voor de ring te komen. Deze toetsing is uitgevoerd door de Commissie Schoof. De Commissie Schoof heeft in haar rapport van maart 2013 geconcludeerd dat de gevolgde besluitvormingsprocedure en het participatieproces om te komen tot een voorkeursalternatief zorgvuldig zijn geweest. De Commissie voor de MER heeft in haar oordeel (2016) geconcludeerd dat het MER de essentiële milieu-informatie bevat om het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming. Ook constateren zij dat de m.e.r.- procedure zorgvuldig is doorlopen. De stelling die geuit wordt in de zienswijze dat een onafhankelijke evaluatie ontbreekt is derhalve niet juist.	Nee
ZWE-00179	1 Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van het plan of in mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).	Nee
2	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014. De automobilist mijdt de spits. Verbreding is dus niet nodig; het verleidt automobilisten alleen maar om weer in de spits te gaan rijden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
3	Dieselauto's blijken veel vervuilerder te zijn dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer NO _x uit dan de norm. En dan hebben we het nog niet eens over het fijnstof. Het wegverkeer is dus nog schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van die te vergroten. Geen verbreding van de Ring dus.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.	Ja

4	Om de verkeersveiligheid te bevorderen verdient het aanbeveling om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog heel veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
5	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
9	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
10	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
11	Geluidsschermen worden opgevoerd als een adekwate remedie tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in zeer beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee

		zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een hels lawaai, waar ze volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.		
	12	De verbreding van de Ring trekt meer autoverkeer aan. Het plan is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, die juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring leidt tot files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo frustreert dit project de plannen van gemeente en regio om de (echte, dus niet alleen auto-)bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
ZWE-00180	1	Ik maak me zorgen over gezondheid, fijnstof. Etc. Alle argumenten die u gehoord hebt. De verbreding/verhoging van de weg hoopt m.i. bij het ounce denken. De toekomst heeft iets anders nodig. Dan nog meer wegen. Een slimmer vervoerssysteem. Mijn kinderen 23/28 jaar, en hun vrienden hebben geen behoefte meer aan een Eugene auto. Ook tast de home snelweg de schooners van de stad aan. Slecht voor het toerisme. Ja, ik heb een B&B. Ik krijg juist gasten, die kiezen voor combinatie van een rustige stad en snel en gemakkelijk te bereiken Buitengebieden. Ze zijn ze er gehammerd door al het groen in en om de stad. De meesters komen met openbaar vervoer van we've de centrale ligging. Ik pleit er sterk voor te behouden wat we hebben en naar andere oplossingen te zoeken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja
ZWE-00181	1	Sowieso vind ik het onbegrijpelijk dat er wordt vastgehouden aan dit plan terwijl uit latere studies blijkt dat de economische prognoses die dit traject motiveren, achterhaald zijn. Verder vind ik het een totaal verkeerde keuze om zo enorm te gaan investeren in asfalt. Veel onderzoeken tonen aan dat wegwitbreiding tijdelijk helpt tegen files, maar dat er daarna een aanzuigende werking komt: in deze tijd waarin voldoende duidelijk is dat Nederland meer moet doen om CO2-uitstoot te verlagen en te investeren in schone oplossingen vind ik dat onbegrijpelijk.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project	Ja

		<p>minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p>	
		<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	
		<p>De aandacht voor het terugdringen van koolstofdioxide (CO₂-) emissies heeft te maken met het feit dat CO₂ een broeikasgas is, dat zorgt voor de opwarming van de aarde. De aanpak van koolstofdioxide CO₂ vindt plaats op landelijk niveau. Over de reductie van CO₂-emissies zijn internationale afspraken gemaakt. In het Klimaatverdrag van Parijs wordt gestreefd naar minder CO₂ en minder gebruik van fossiele brandstoffen. Het beleid van de EU richt zich erop dat de uitstoot van CO₂ in 2030 40% is verminderd ten opzichte van 1990. Door middel van zowel internationale (vb. uitstootnormen voor auto's) als landelijke maatregelen (vb. energiebesparing en toepassing duurzame energie) wordt de gewenste emissiereductie nagestreefd. Er is geen norm voor koolstofdioxide (CO₂) opgenomen in de Wet milieubeheer. In deze wet zijn normen voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen die gericht zijn op de bescherming van de gezondheid van mensen. De CO₂-concentraties in de buitenlucht zijn echter niet schadelijk voor de gezondheid, ook niet langs een drukke weg. Voor een tracébesluit hoeft dan ook niet getoetst te worden aan koolstofdioxide. In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. De nieuwe rekenresultaten geven een herbevestiging van nut en noodzaak van het project. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
2	<p>Inzake de werkzaamheden: zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het ontwerp-tracébesluit niet compleet. Ik ga er dan ook vanuit dat het plan op dit punt wordt aangepast.</p> <p>Ik vrees als gevolg van de uitbreiding van de A27 met extra rijstroken voor een hogere geluidbelasting ter plaatse van mijn woning. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm langs de A27 ter hoogte van zijn woning zal worden verwijderd en hier niets voor terug komt.</p> <p>Uit bijlage 9e deelrapport specifiek, Rekenresultaten gemeente Utrecht, behorende bij het Akoestisch onderzoek OTB/MER 2e fase Ring Utrecht, maak ik op dat de geluidbelasting op mijn woning met 2 dB toeneemt en na maatregelen zou afnemen met 2 dB. Daarbij is de westelijke gevel beschouwd. Deze gevel is echter niet maatgevend; dat is de oostelijke gevel van de woning aan Zwarte Woud 99. Verder valt op dat voor Zwarte Woud 99 een meethoogte van 1,5 m wordt aangehouden; deze meethoogte is niet representatief.</p> <p>Ik vrees dan ook dat de geluidbelasting op de gevel van mijn woning wordt onderschat. Te meer daar tussen mijn woning en de A27 geen bebouwing is gelegen dat het geluid als gevolg van het wegverkeer kan dempen. Er liggen bedrijven langs de A27, maar precies tussen mijn woning en de A27 is een 'lege ruimte'.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Naar aanleiding van opmerkingen van de bewoners uit de omgeving van het Zwarte Woud is de ligging van de woningen gecorrigeerd en zijn de geluidbelastingen op uw woning opnieuw bepaald. Uw woning is gelegen op de tweede verdieping en de maatgevende gevel is de oostgevel. De gecorrigeerde geluidbelastingen voor uw woning zijn opgenomen in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit. Hierbij is rekening gehouden met de plaatsing van een geluidscherm tussen de bedrijfsgebouwen.</p>	Ja

		<p>Nu straks ook nog de daar gerealiseerde geluidschermen worden verwijderd, kan het mijns inziens niet anders zijn dan dat de geluidbelasting op de gevel van mijn woning toeneemt. Overigens was het in een eerdere fase van het project nog wel de bedoeling dat een geluidscherm werd gerealiseerd.</p> <p>Uit tabel 5-17 van het deelrapport geluid blijkt dat het plaatsen van een doelmatig geluidscherm L een extra geluidreductie oplevert van 11 dB. Dit tegen een meerprijs van 3%. Als alleen een geluidscherm wordt gerealiseerd ter hoogte van mijn woning (bij de 'lege ruimte'), zullen de kosten lager uitvallen en komt de gewenste geluidreductie tot stand.</p> <p>Ik verzoek in deze zienswijze dan ook nadrukkelijk aandacht voor de geluidbelasting op de gevel van mijn woning. Ook verzoek ik ter hoogte van mijn woning een geluidscherm te plaatsen om zo de 'lege ruimte' af te sluiten en de geluidbelasting zo laag mogelijk te krijgen.</p> <p>Een geluidscherm daar heeft bovendien als voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Ik wens niet direct uit te kijken op dit asfalt.</p> <p>Ik ga ervan uit dat het voorgaande op zorgvuldige wijze wordt betrokken bij de verdere besluitvorming en word graag op de hoogte gehouden in het verdere proces.</p>	<p>De geluidbelasting bij uw woning bedraagt met het project Ring Utrecht maximaal 54 dB, dat is gelijk aan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van de huidige geluidproductieplafonds.</p> <p>Het scherm bij Lunetten wordt volgens het landschapsplan uitgevoerd als een scherm met een groene uitstraling. Dit betekent dat het scherm niet transparant is en u dus niet uitkijkt op asfalt.</p>	
ZWE-00182	1	Ik wil niet dat de A27 verbreed wordt. Files op de snelweg kosten veel minder tijd dan de verstoppingen in de binnenstad. Stop het geld in parkeergarages en een goed fiets- en OV-netwerk, dat is ook beter voor het milieu.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	2	Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee
	3	De snelheidswinst die met deze gigantische uitgave behaald wordt is minimaal en inzetten op autoverkeer is achterhaald. Ik begrijp dat werkverschaffing een goed idee leek tijdens de crisis, maar zo goed is het idee nu ook weer niet en de crisis is volgens uw eigen regering voorbij. Ik kan niet in de toekomst kijken, maar u ook niet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	4	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
	5	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	6	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	7	Aan belangen van omwonenden wordt lippendienst bewezen maar ze worden uiteindelijk volstrekt genegeerd. Het gaat ons niet om geluidsschermen, het gaat om principes: ten eerste dat inzetten op autoverkeer in het licht van luchtkwaliteit bizar is en ten tweede	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee

		dat de te behalen snelheidswinst bedroevend is in verhouding tot de aan te richten schade.		
ZWE-00183	1	Alternatieven voor de verbreding van A27/A12 zijn legio. Zowel gemeenteraad als provinciale staten van Utrecht zijn tegen dit besluit. Het ontgaat mij dan ook volledig waarom dit moet worden doorgezet.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
	2	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	3	De verbreding van de Ring zuigt autoverkeer aan. Het plan is daarom strijdig met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	4	Dit project heeft een verkeersaantrekkende werking en daardoor stijgt het aantal doden en gewonden op de snelwegen. Om die reden mag u dit project niet uitvoeren. Voer op de Ring een maximum snelheid van 80 km/u in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken, dus binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	5	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
	6	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	7	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	8	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	9	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	10	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee

	11	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
	12	De maatschappelijke lasten van de luchtvervuiling bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan kosten voor de maatschappij (zonder de zeer aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar hoort bij de kosten van het TB te worden opgeteld. Het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien volstrekt niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
ZWE-00184	1	Files kosten de mensen tijd. Natuurlijk willen we allemaal de ons toegemeten tijd zo aangenaam en nuttig mogelijk besteden, dus uw streven om dit reistijdsverlies zo veel mogelijk te beperken verdient absoluut alle lof. Alleen: dan moeten natuurlijk wel de grootste knelpunten het eerst aangepakt worden. En dat is nu precies waar uw beleid tekort schiet. Want waar is dat reistijdverlies het grootst? Dat blijkt niet op de snelwegen te zijn; het verbreden daarvan heeft daardoor weinig effect. Nee, het grootste tijdverlies vindt plaats in of rond de stad! Nu is de ruimte in en om de steden beperkt, dus wegbreiding is daar toch al geen optie. Er is gelukkig een betere aanpak mogelijk: we moeten het fiets-verkeer en het openbaar vervoer sterk bevorderen. Er valt nog heel veel te verbeteren aan voorzieningen voor fietsers, en aan het OV-netwerk. En als we dat doen, zal het wegverkeer afnemen, en zullen de files verminderen, zonder dat we de wegcapaciteit hoeven te verhogen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	2	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail	Nee

		beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	
3	Nut en noodzaak van dit project van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (MKBA) heeft laten zien, dat het project onrendabel is. Met het CPB vind ik, dat het plan eerst maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze volksvertegenwoordiging zo mijn belastinggeld over de balk gooit.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
4	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	Ja
5	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
6	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisseweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisseweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
7	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
8	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

9	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
10	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
11	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	Ja
12	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen fly-overs van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook wat verder in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bewerkstelligen. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg het geluid flink te verlagen. Daarnaast moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van volledig geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgestelde maatregelen.	Nee
13	De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog steeds niet aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aantrekkende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen verhogen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Verder is het ook vrijwel zeker dat door de toename van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen voldoet. Het is verder onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
14	Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppen, en het leefklimaat daar verslechteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
15	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur	Ja

		verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	(verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	
	16	Nut en noodzaak van dit project van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (MKBA) heeft laten zien, dat het project onrendabel is. Met het CPB vind ik, dat het plan eerst maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	17	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
ZWE-00185	1	Namens de eigenaresse 4-stone B.V (voorheen Vondelpark Vastgoed Holding)., welke eigenaar is van de Nieuwe Houtenseweg 2-16 te Utrecht berichten wij u als volgt. Op 6 mei jl. hebben wij de planstudie a27/a12 mogen ontvangen. Middels deze zienswijze willen wij bezwaar maken tegen de aanbieding die de eigenaresse heeft ontvangen van mevrouw xxx. De eigenaresse wilt meewerken onder de volgende voorwaarden. 4-stone (is de nieuwe eigenaar) houdt het erfpacht van perceel 716, maar RWS vestigt er voor de duur van de het erfpacht een opstalrecht op in verband met de aanwezigheid van de folie (onder voorwaarde dat de eigenaar de folie niet mag beschadigen). Dit is akkoord maar de aanvulling dient te zijn dat de eigenaar niet aansprakelijk is voor al het natuurlijke verloop (boomwortels e.d.) Hierover treden wij nog in overleg met mevrouw xxx. Mocht dit niet het geval zijn dan behoudt de eigenaresse het recht om een juridische procedrue te starten in de breedste zin van het woord.	De gesprekken zijn gaande tussen inspreker en Rijkswaterstaat waarin afspraken gemaakt worden over het perceel en het opstalrecht.	Nee
ZWE-00186	1	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, stikstofoxiden, remmen-, wegdek- en bandenslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 120 km/u zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km/u zal de luchtvervuiling afnemen. Dit is heel	U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuulende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te	Ja

	belangrijk omdat de luchtverontreiniging in het Utrechtse nog niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan De WHO normen. Als de maximum snelheid naar 80 km/u gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de luchtkwaliteit in de regio nog meer verbeteren doordat er minder roet en dergelijke uitgestoten wordt.	verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.	
2	De verbreding van de Ring zuigt meer autoverkeer aan. Het plan is derhalve strijdig met het beleid van de gemeente Utrecht, die juist ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring leidt tot files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de (echte, dus niet alleen auto-)bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
3	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
4	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	In 2015 heeft de regering toegezegd het Urgenda klimaatvonnis te gaan uitvoeren. Daarbij past niet dat de minister voortgaat op de weg van meer asfalt, omdat dat autogebruik, en de kooldioxide uitstoot verergert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
6	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja

	7	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in paragraaf 2.5 Geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Ja
	8	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	9	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	10	In ieder geval is dit project voor mij onacceptabel als u het gebruikt om de zuidelijke wijken van Utrecht nog langer in de herrie van de A12 te laten zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
ZWE-00187	1	<p>De doelstellingen van het project Ring Utrecht worden als volgt weergegeven: "Het project Ring Utrecht heeft een tweeledig doel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De doorstroming op de Ring Utrecht op een verkeersveilige manier laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit; • De kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk verbeteren." <p>Als onderdelen van de leefomgeving worden in het Ontwerp-Tracébesluit de volgende onderdelen specifiek benoemd: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, sluipverkeer en bijvoorbeeld ook allerlei waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie.</p> <p>Uit de stukken van het Ontwerp-Tracébesluit en de bijbehorende MER-Rapporten is gebleken dat de A27 aan de oostkant, ter hoogte van de Voordorpsedijk verbreed gaat worden met een rijstrook. Deze verbreding maakt deel uit van het voorgenomen project A27/A12 Ring Utrecht.</p> <p>De heer en mevrouw xxx zijn de eigenaren van het op de locatie Voordorpsedijk 27 gevestigde agrarisch bedrijf. Op dit bedrijf worden onder andere melkkoeien, paarden, gespeende biggen en schapen gehouden.</p> <p>Gezien de nu al beperkte afstand van het bedrijf tot aan de snelweg A27 van ongeveer 75 meter is het duidelijk dat een verbreding van de snelweg een grote invloed heeft op de toekomstige situatie van het bedrijf en de leefomgeving van de heer en mevrouw xxx.</p> <p>Agrarisch bedrijf</p> <p>Op 15 juli 2013 heeft de gemeente De Bilt een omgevingsvergunning afgegeven voor het bedrijf voor het houden van 30 melkkoeien, 27 stuks vrouwelijk jongvee, 8 paarden, 4 pony's, 617 gespeende biggen, 12 schapen, 2 geiten en 50 legkippen. Het bedrijf beschikt over 6 ha grond in eigendom en 13 ha grond met reguliere pacht.</p> <p>Op onderstaande afbeelding is de locatie weergegeven. Het perceel grond dat tussen de bedrijfsgebouwen en de snelweg A27 ligt behoort bij het bedrijf en heeft de beschikking over een eigen uitrit. Daarnaast ligt er tussen de percelen van de heer en mevrouw xxx nog een duidelijke bomenrij die het zicht en het geluid van de huidige snelweg op de locatie beperkt.</p> <p>Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht</p> <p>De heer en mevrouw xxx hebben inmiddels bericht ontvangen dat er voor de aanleg van een extra rijstrook op de A27, een strook grond van hun perceel aan de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Het bedrijf en de woning van uw cliënten liggen dicht bij de A27. Daarom is er overleg geweest in de periode tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit. Op basis van dat gesprek is gekeken naar een aantal aanpassingen. Deze aanpassingen zijn opgenomen in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.</p>	Ja

	<p>Voordorpsedijk 27 benodigd is. Uit het ontvangen bericht blijkt hiermee ook de uitrit verloren te gaan, waardoor de waarde en gebruiksmogelijkheden van dit perceel aanmerkelijk beperkt worden.</p> <p>Grondgebruik</p> <p>Daarnaast heeft de aanleg ook invloed op een deel van de door de ondernemer gepachte grond. Het bedrijf krijgt door het verbreden van de A27 de beschikking over aanzienlijk minder grond. Dit heeft een grote invloed op de dagelijkse gang van zaken op het bedrijf. Er is namelijk niet alleen minder grond beschikbaar voor weidegang, maar ook voor het afzetten van de op het bedrijf geproduceerde mest, op de benodigde grasvoorziening en op de rechten om vee te houden, aangezien deze meer en meer gekoppeld worden aan de aanwezige hoeveelheid grond rondom het bedrijf. Denk hierbij onder andere aan de melkveefosfaatreferentie. Er kan hiermee geconcludeerd worden dat het project schade oplevert, zowel waarde technisch als in de exploitatie.</p> <p>Bouwvlak</p> <p>Uit onderstaande afbeelding uit het op 30 oktober 2014 vastgestelde Bestemmingsplan Buitengebied Maartensdijk 2012 blijkt dat het bouwvlak van het agrarische bedrijf op ongeveer 40 meter van de snelweg A27 is gelegen. Door een verbreding van deze snelweg worden de mogelijkheden om dit bouwvlak inderdaad te gaan benutten sterk beperkt c.q. onmogelijk. De waarde van dit bouwvlak wordt hiermee beperkt. Naast de directe invloed van de verbreding van de A27 met betrekking tot de beschikking over de benodigde hoeveelheid grond zijn er ook nog een aantal andere factoren die van invloed kunnen zijn op de bedrijfsvoering.</p>		
2	<p>Waterhuishouding</p> <p>Door de verbreding van de A27 neemt het verhard oppervlak in de omgeving nadrukkelijk toe en moeten bestaande watergangen worden verbreed. Daarnaast moeten er door deze aanleg nog een aantal bestaande watergangen worden verlegd. Uit de rapporten van het Ontwerp-Tracébesluit blijkt dat er een brede watergang wordt aangelegd aan de overzijde van de Voordorpsedijk. Deze watergang wordt daarna aangesloten op de bestaande watergang aan de Voordorpsedijk. Echter deze watergang wordt niet verbreed zodat het niet duidelijk is of de bestaande watergang de hoeveelheid water uit de verbrede watergang ook inderdaad kan opvangen.</p> <p>Locatie overstijgende aspecten.</p> <p>Naast de aspecten die voor de bedrijfsvoering van direct belang zijn, zijn er door de voorgestelde verbreding van de A27 nog meer aspecten waardoor kwaliteit van de leefomgeving voor de bewoners van de Voordorpsedijk negatief beïnvloed wordt.</p>	<p>In het ontwerp is aandacht voor een goede waterafvoer. Mede op basis van uw zienswijze is gekozen voor een alternatief ontwerp waarbij de bestaande waterstructuur zoveel mogelijk blijft gehandhaafd. Het noordelijke deel van de watergang langs de A27 blijft hierdoor gehandhaafd. Dit aangepaste ontwerp is toegelicht in de Nota van Wijziging 2020 en opgenomen in het tracébesluit.</p>	Ja
3	<p>Geluid</p> <p>Voor projecten zoals de Ring Utrecht fungeert de Wet Milieubeheer als het wettelijk kader om de geluidssituatie te beoordelen en een afweging te maken of geluid beperkende maatregelen doelmatig zijn. In het gedetailleerde onderzoek zijn alle geluidgevoelige objecten (woningen en andere in de Wet Milieubeheer benoemde geluidgevoelige objecten) betrokken, die in de toekomstige situatie een geluidbelasting hebben die hoger is dan de wettelijke voorkeurswaarde van 50 dB. Voor deze geluidgevoelige objecten is onderzocht of de wettelijke toetswaarde wordt overschreden in de situatie na uitvoering van het project in het jaar 2036. Voor de in het onderzoek betrokken geluidgevoelige objecten is in een akoestisch rekenmodel voor de verschillende situaties de geluidsbelasting bij deze objecten op de maatgevende gevel bepaald.</p> <p>Uit de verschillende rapportages met betrekking tot het Ontwerp-Tracébesluit en het bijbehorende MER Deelrapport Geluid - Hoofdrapport en Deelrapport Geluid - Specifiek blijkt dat ook met een geluidscherm ter hoogte van de Voordorpsedijk met een hoogte van 3 meter en een lengte van 300 meter er een toename in geluid ontstaat.</p> <p>Ondanks de plaatsing van geluidschermen blijkt het geluid toe te nemen. De invloed van het geluid is bepaald aan de hand van berekeningen en aannames. De werkelijke invloed</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9b van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidschermen met een hoogte van 3 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 58 dB. Dit is 9 dB lager dan de geluidbelasting die in de huidige situatie op basis van de geldende geluidproductieplafonds is toegestaan. Uw woning is een zogenaamde saneringswoning (zie Deelrapport geluid - Algemeen) en met deze maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke opgave om de geluidbelasting bij uw woning tot maximaal 60 dB terug te brengen.</p> <p>Er is dus geen sprake van een toename van de geluidbelasting bij uw woning die wordt veroorzaakt door het project Ring Utrecht.</p>	Ja

van het geluid kan pas na realisatie van het project vastgesteld worden. Om een goede vergelijking mogelijk te maken moet er een nulmeting ter plaatste worden uitgevoerd.

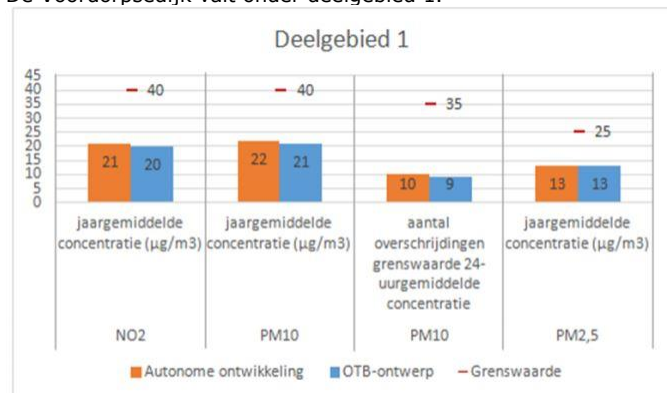
4

Luchtkwaliteit

De beoordeling van luchtkwaliteit valt uiteen in de beoordeling van (ultra) fijnstof (PM 2,5 en PM 10) en van stikstofdioxide (NO₂). Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit kan gekeken worden naar het overschrijden van grensnormen en er kan gekeken worden naar de verandering van luchtkwaliteit. Daarnaast kan er gekeken worden naar de beoordeling van de luchtkwaliteit voor het gehele Ontwerp Tracé of er kan gekeken worden naar de verschillende locaties in het Ontwerp Tracé.

Voor deze zienswijze hebben wij gekeken naar de verandering van de luchtkwaliteit voor de Voordorpsedijk te Groenekan. Voor een beschrijving van de luchtkwaliteit in het OTB-ontwerp is gebruik gemaakt van de rekenresultaten van de modelberekeningen voor het toetsjaar 2030.

Het MER deelrapport luchtkwaliteit beschrijft de luchtkwaliteit in de omgeving van het project Ring Utrecht in de huidige situatie, autonome ontwikkeling en het OTB-ontwerp. De Voordorpsedijk valt onder deelgebied 1.



Figuur 5.33: Deelgebied 1: Maximale jaargemiddelde concentratie NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} (µg/m³) en het maximale aantal overschrijdingen van de grenswaarde van de 24-uurgemiddelde concentratie PM₁₀

Uit deze tabel lijkt het OTB-ontwerp een kleine verbetering te zijn ten opzichte van de berekende autonome ontwikkeling. Dit is echter in tegenspraak met de verschillende conclusies die wij verder in het rapport gevonden hebben.

Deelgebied 1

In deelgebied 1 nemen de emissies van NO_x in het OTB-ontwerp toe met 4,6%. Voor PM₁₀ is de toename 4,4% en voor PM_{2,5} is de toename 4,7%. De totale emissies nemen toe vanwege een toename in de totale verkeersintensiteit. De groei van de emissies is het grootst voor personenauto's.

Deelgebied 1

Voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} treedt voor een klein aantal gevoelige bestemmingen in het OTB-ontwerp een verslechtering op in de luchtkwaliteit. Voor deze gevoelige bestemmingen treedt voor NO₂ en PM₁₀ een toename in de middelste klassen op. Voor PM_{2,5} is er een verschuiving naar de hoogste concentratieklassen.

Deelgebied 1

In deelgebied 1 neemt voor stikstofdioxide en PM₁₀ het oppervlak in de middelste klassen toe. Voor PM_{2,5} is er een kleine verschuiving naar de hoogste klassen. De veranderingen treden vooral op direct langs de A27 en ontstaan door een toename van de verkeersintensiteiten en wijzigingen in de ligging van de weg ten gevolge van het OTB

Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.

In de emissiefactoren voor fijn stof is de bijdrage van slijtage van banden en remmen meegenomen. Deze bron is derhalve in de berekeningen meegenomen.

Ja

	<p>ontwerp. Gezien bovenstaande kunnen wij niet de conclusie trekken dat de aanleg van dit tracé een verbetering is voor de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling.</p> <p>Overige stoffen</p> <p>Ten aanzien van de overige stoffen waarvoor in de Wet Milieubeheer grenswaarden zijn opgenomen, zoals Zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen, lood, ozon, arseen, cadmium, nikkel, benzo(a)pyreen en stikstofoxiden zijn de laatste jaren nergens in Nederland normoverschrijdingen opgetreden en vertonen de concentraties een dalende trend (CBS, PBL, Wageningen UR, 2013/2014). Dit beeld wordt bevestigd door metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM (Mooibroek et al., 2013). Daarmee is het redelijkerwijs niet aannemelijk dat ten gevolge van dit project de grenswaarden voor andere stoffen dan stikstofdioxide en fijn stof overschreden worden. Deze stoffen zijn derhalve niet onderzocht.</p> <p>Echter promotie onderzoek uit 2013 geeft aan dat ook de slijtage van autobanden en remmen fijnstof veroorzaakt en schadelijk is voor de gezondheid. Hier zou aanvullend onderzoek naar gedaan moeten worden.</p>		
5	<p>Ruimte en Ruimtelijke ontwikkeling</p> <p>Uit de beschrijving van de afzonderlijke deelgebieden blijkt dat er met de ombouw van de Ring Utrecht negatieve effecten optreden op belevingswaarde van stad en landschap. Oorzaken zijn dat de weg meer in het zicht komt te liggen, het ruimtebeslag groter wordt en dwarsverbindingen langer.</p> <p>Vanaf Groenekan tot aan de Biltsestraatweg komt de weg dicht tegen de bebouwing van de linten te liggen. In enkele gevallen zijn hier wanden nodig om het verhoogde weglichaam te keren. Er komen hier ook meer en hogere geluidschermen. Door dit alles komt er per saldo minder en soms helemaal geen beplanting tussen de linten en de weg te staan. Hierdoor wordt de weg vanuit de linten meer zichtbaar dan nu het geval is. Dit heeft een negatief effect op de belevingswaarde van het landschap.</p> <p>De relatief smalle onderdoorgang Voordorpsedijk heeft in de huidige situatie al het beeld van een smal en donker tunneltje. De lengtetoeename tot een lengte van ca. 70 meter versterkt dit effect. Het wordt enigszins gemitigeerd doordat het tunnelinterieur en de verlichting worden aangepakt om het gevoel van veiligheid te verbeteren (in het esthetisch programma van eisen wordt uitgewerkt op welke manier). Echter de verbreding van de weg leidt tot verlenging van de smalle en lange onderdoorgang waardoor de belevingswaarde van de onderdoorgang Voordorpsedijk als negatief beoordeeld kan worden.</p>	<p>In het landschapsplan wordt aan de oostkant van de A27 bij Groenekan een boomweide omgevormd tot bosstroken, waardoor het zicht vanuit de woonomgeving wordt weggenomen. Tussen de onderdoorgang Groenekanseweg en de aansluiting Utrecht Noord is geen plek voor extra bomen. Aan de westkant staat tussen weg en spoor al dichte beplanting, die wordt bij Utrecht-Noord nog uitgebreid met een strook bomen. Tussen Groenekan en de Biltsestraatweg ligt de weg vooral boven maaiveld, grote delen van de oostelijke wegberm zijn onbeplant, waardoor de weg vanuit het landschap goed zichtbaar is. Daar waar de Voordorpsedijk en de Biltsestraatweg dicht tegen de A27 liggen heeft dit meer invloed. Daarom is hier wel beplanting aangebracht tussen de weg en de linten.</p> <p>De effecten op de belevingswaarde van het landschap zijn in de milieu-effectrapportage beoordeeld als beperkt. Dit aspect is in de besluitvorming betrokken.</p> <p>Uw punt over de ruimtelijke kwaliteit van de onderdoorgang Voordorpsedijk is betrokken bij het opstellen van het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) voor dit kunstwerk.</p> <p>Voor wat betreft de onderdoorgang Voordorpsedijk: De onderdoorgang Voordorpsedijk is relatief smal en als dusdanig beoordeeld in de milieu-effectrapportage. In fase 2b is onderzocht of deze onderdoorgang breder gemaakt kon worden ten behoeve van de beleving en de sociale veiligheid. Dit had echter negatieve effecten op verkeersveiligheid tot gevolg, omdat als de weg in de onderdoorgang breder is dan daarbuiten, automobilisten in de tunnel fietsers gaan inhalen. Verbreding is daarom afgevallene. Met kleur en licht wordt de situatie ten opzichte van de huidige situatie verbeterd.</p>	Nee
6	<p>Situatie tijdens de bouw</p> <p>Op dit moment is de Voordorpsedijk te Groenekan tijdens de spits afgesloten voor gemotoriseerd verkeer vanuit Bilthoven. De heer en mevrouw xxx willen dat dit ook zeker tijdens de bouw en aanleg van de extra rijstrook op de A27 gehandhaafd blijft om hiermee sluipverkeer tegen te gaan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Rijkswaterstaat gaat niet over de gesloten verklaring, dit ligt bij de wegbeheerder gemeente de Bilt. De Bilt heeft ook de zorg over het sluipverkeer; op dit moment is er geen enkel signaal dat deze gesloten verklaring door de wegbeheerder wordt opgeheven.</p>	Nee
7	<p>Conclusie</p> <p>De invloed van het Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht voor de heer en mevrouw xxx van de Voordorpsedijk 27 te Groenekan is aanzienlijk. Door de verbreding van de A27 komt de snelweg nog dicht op het bedrijf en de woning te liggen dan nu al het geval is.</p> <p>De mogelijkheden voor het aanwezige bouwvlak tussen de bestaande bedrijfsbebouwing en de snelweg worden nog beperkter. Van het perceel grond in eigendom is een strook</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Rijkswaterstaat heeft met uw cliënten reeds een overleg gevoerd inzake een belangeninventarisatie, de tracéwet- en grondaankoopprocedure. Na vaststelling van het</p>	Ja

		<p>benodigd voor de verbreding. De bestaande uitrit is noodzakelijk voor het benutten van dit perceel, het is niet duidelijk of deze uitrit gehandhaafd kan blijven. Naast de hoeveelheid grond in eigendom gaat er ook veel grond met reguliere pacht verloren voor het bedrijf. Voor de toekomstige ontwikkelingen van het bedrijf moet er grond in de nabije omgeving beschikbaar komen.</p> <p>Door het realiseren van een verbrede watergang om het regenwater afkomstig van de snelweg te kunnen verwerken, worden de bestaande watergangen aan de Voordorpsedijk zwaarder belast en kunnen wateroverlast veroorzaken. Hier moet eerst nader onderzoek naar worden gedaan.</p> <p>Ondanks de plaatsing van geluidschermen blijkt het geluid toe te nemen. De invloed van het geluid is bepaald aan de hand van berekeningen en aannames.</p> <p>De werkelijke invloed van het geluid kan pas na realisatie van het project vastgesteld worden. Om een goede vergelijking mogelijk te maken moet er een nul-meting ter plaatste worden uitgevoerd.</p> <p>De noodzaak van de verbreding van de A27 is te vinden in de toename van het verkeersaanbod en de doorstroming van het verkeer. Hierdoor gaat ook de belasting van het milieu extra toenemen. Gezien de beperkte afstand tot aan de locatie aan de Voordorpsedijk, verslechterd het woon-en leefklimaat hierdoor.</p> <p>Gezien de meest voorkomende windrichting heeft de Voordorpsedijk aan de oostkant van de A27 veel last van het verkeer. Er moet hierbij gedacht worden aan geluidsoverlast en fijnstof. Door het integreren van de opvang van fijnstof in het geluidsscherm kan hier een daadwerkelijk verbetering van het woon- en leefklimaat gerealiseerd worden.</p> <p>De onderdoorgang van de snelweg aan de Voordorpsedijk wordt verlengd tot ongeveer 70 meter. Door deze lengte en de smalle doorgang wordt de sociale veiligheid van deze onderdoorgang aangetast en verslechterd.</p> <p>Door bovenstaande verdere verslechtingen en beperkingen van de woon- en leefomgeving van de familie xxx is het nagenoeg onmogelijk om nog te kunnen spreken van een borging van een verantwoorde woon- en leefsituatie.</p> <p>Namens mijn cliënt verzoek ik het ontwerp Tracé besluit gewijzigd vast te stellen waarbij de invloed van het Tracé op het bedrijf en de woning aan de Voordorpsedijk 27 zo beperkt mogelijk zijn en er recht gedaan kan worden aan de tweede doelstelling van het project te weten de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren.</p>	<p>tracébesluit zal, in het kader van artikel 17 Ontheingingswet, het overleg met deze inspreker inzake de grondverwerving en schadeloosstelling een vervolg krijgen. De schadeloosstelling betreft een totale schadeloosstelling gebaseerd op de Ontheingingswet en de hierop gevormde jurisprudentie. Eén van de basisregels van de Ontheingingswet is dat de inkomens- en vermogenspositie van de indiener voor en na de ingreep gelijk dient te blijven.</p> <p>De uitrit van de inspreker zal in de nieuwe situatie teruggebracht worden. Hiertoe zal het pad langs de watergang gebruikt kunnen worden. Voor de kruising van de sloot zal een dam met een duiker en een rijplaat over de watergang gelegd worden om de percelen achter de boerderij te kunnen bereiken. Hierdoor wordt het vergelijkbaar met de huidige situatie.</p> <p>Het ruimtebeslag van de weg en de lengte van de onderdoorgang is niet veranderd tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit.</p> <p>Het uitgevoerde wateronderzoek, zoals te vinden in het deelrapport Water, geeft aan dat het regenwater verwerkt kan worden door de watergangen in het systeem. De afvoer van regenwater is geborgd door de wijzigingen in het systeem.</p>	
ZWE-00188	1	Allereerst vind ik dat de noodzaak van dit project niet goed gemotiveerd is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	Ik volg hierbij het CPB. Het CPB heeft geadviseerd dit project uit te stellen omdat de kosten-batenanalyse nadelig uitpakt voor het project. Een dergelijk project zie ik ten eerste als een noodzakelijk kwaad waarvan de noodzaak absoluut vast moet staan alvorens over de invulling wordt nagedacht. In het OTB kon ik geen punten vinden die het standpunt van het CPB ontkrachten. Het OTB vind wortels in een tijd dat het goed ging met de economie, verwachtingen van toen moeten worden bijgesteld met de kennis van nu.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).	Nee
	3	Verder ben ik uiterst bezorgd over het voortbestaan van Amelisweerd als soortenrijk natuurgebied, broedplaats voor vogels, recreatiegebied voor wandelaars en cultuurhistorisch gebied.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).	Nee
	4	De werkzaamheden zullen van invloed zijn op het grondwater, tijdens en na de werkzaamheden staat de waterhuishouding van het ecosysteem in Amelisweerd op het spel. Ook de bomen die niet direct door de werkzaamheden worden aangetast of zullen verdwijnen lopen op termijn risico om te moeten worden gekapt doordat de waterhuishouding verstoort zal worden, ik zie in het OTB geen maatregelen om dit gebied te sparen. Bovendien zie ik in het OTB geen goede compensatie terug voor de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee

	<p>schade die aan de EHS zal worden toegebracht. Met deze compensatie mag niet lichtvoetig worden omgegaan, als een deel van de EHS wordt vernietigd moet daarvoor een gebied in de plaats komen die dezelfde ecologische functie kan vervullen. Dit met oog op het behoud van diversiteit in soorten en het behoud van gezonde populaties binnen de soort. Het voorstel om onsamenhangende stukken grond ter compensatie aan te wijzen voldoen m.i. niet aan de eisen die nodig zijn om deze aspecten te waarborgen. Voor het besluit kan worden goedgekeurd moet er een voorstel liggen waaruit blijkt dat het stuk EHS dat we lokaal moeten gaan missen, op nationaal en ecologisch niveau dusdanig wordt gecompenseerd dat de natuur in Nederland hier niet onder zal leiden.</p>		
5	<p>Wat betreft het idee om het dak op de bak als een groene verbinding te laten fungeren: dit idee is niet houdbaar en mag op geen enkele wijze meetellen als compensatie voor het verloren natuurgebied. De deklaag van een meter is te dun om te kunnen dienen als bodem voor bomen, bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m²) te klein om bomen te kunnen dragen. Dit houdt in dat het dak alleen gebruikt kan worden voor lage begroeiing en dus geen compensatie kan zijn voor de vele bomen die gekapt zullen moeten worden.</p>	<p>De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.</p>	Nee
6	<p>In Amelisweerd broeden blauwe reigers, deze vogels broeden in kolonies en komen generatie na generatie terug naar deze kolonies, mijn vermoeden dat het voortbestaan van deze broedkolonie met de plannen op het spel staat vindt geen weerwoord in de plannen. Om het plan kritisch te kunnen beoordelen moet er antwoord komen op de volgende vragen: Wat is het effect van de verstoringen tijdens de werkzaamheden en erna op de kolonie blauwe reigers? Kan deze kolonie blijven voortbestaan? Wat is het effect op het broedsucces op de lange termijn? Om die vraag te kunnen beantwoorden moet allereerst de huidige omvang van de kolonie over een aantal broedseizoenen worden vastgesteld (een nulmeting). Daarna moeten deskundigen zich uitlaten over het effect van de werkzaamheden (waarbij deze dus voldoende geconcretiseerd moeten kunnen worden) en het geluidsniveau van de geplande weg op deze kolonie. Omdat deze vogels honkvast zijn moet in kaart worden gebracht in welke bomen de kolonie zich bevindt, welke bomen moeten wijken voor dit besluit en of deze bomen deel uitmaken van deze kolonie. Zonder antwoord op deze vragen kan het besluit niet worden aangenomen wegens het ontbreken van informatie die nodig is om een kritische afweging te kunnen maken.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming (Wnb) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De blauwe reiger mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de blauwe reiger niet, het nest is buiten het broedseizoen niet beschermd. Onder de Wet natuurbescherming behoren blauwe reigers tot de categorie vogels die weliswaar vaak terugkeren naar de plaats waar zij het jaar daarvoor hebben gebroed of de directe omgeving daarvan, maar die wel over voldoende flexibiliteit beschikken om, als de broedplaats verloren is gegaan, zich elders te vestigen. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Wnb geldt voor de blauwe reiger geen compensatieplicht.</p>	Ja
7	<p>Amelisweerd is een wandel-, fiets-, en vaargebied, het gebied wordt althans met die – en andere recreatieve doelen - gebruikt. Een dergelijk gebied op kleine afstand van een stadskern met de grootte van Utrecht is van grote waarde voor de kwaliteit van de leefomgeving. Gebieden die vergelijkbaar zijn aan Amelisweerd zijn schaars. Door geluidsoverlast en kleinere schaal zal dit gebied op termijn minder goed bruikbaar zijn voor recreatiedoelinden. Daarnaast is te verwachten dat bezoekers dit gebied ten tijde van de werkzaamheden zullen vermijden. Nu deze werkzaamheden enkele jaren in beslag zullen nemen zal deze vermindering het effect hebben dat dit gebied de goede naam als recreatiegebied kwijt zal raken. Ik heb in het plan geen maatregelen gezien die de recreatieve functie van Amelisweerd kunnen waarborgen of compenseren (uitbreiden bestaande recreatiegebieden in de omgeving van Amelisweerd bijvoorbeeld). Ook op dit punt biedt het OTB te weinig informatie om een gedegen afweging te kunnen maken.</p>	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In de (O)TB-fase is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidscherm op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Tijdens de realisatie worden maatregelen getroffen om de overlast te beperken. Zo wordt de aannemer tijdens de aanbesteding</p>	Ja

			<p>uitgedaagd om de overlast te verlagen, wordt voorzien in tijdelijke geluidswerende voorzieningen bij Amelisweerd en worden eisen gesteld aan o.a. de geluidsemisatie en de uitstoot van materieel.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	
	8	<p>Het wekte mijn verbazing dat in de stukken geen gedegen analyse te vinden is van het effecten van de plannen uit het OTB op het voortbestaan van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Dit gebied staat op de lijst om een UNESCO werelderfgoed te worden. De politiek heeft een verantwoordelijkheid om gebieden die op deze lijst staan de behandelen alsof ze al als UNESCO werelderfgoed zijn aangemerkt. Ook als deze opvatting niet breed gedragen wordt verwacht ik van de politiek dat zij niet lichtvoetig omgaan met onze historische gebieden, ook zonder internationale erkenning moeten we waarborgen dat onze geschiedenis bewaard blijft. Het OTB kan m.i. pas kritisch worden beoordeeld indien informatie over het effect van de plannen op de Nieuwe Hollandse Waterlinie bekend zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	Nee
	9	<p>Voorst heb ik geen goede afweging gezien rond het voorkomen van verkeersinfarcten en overlast voor bewoners van Lunetten en Hoograven tijdens de werkzaamheden. Ook dit is een onderwerp dat niet mag ontbreken in het OTB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
ZWE-00189	1	<p>Namens mijn cliënt, De Hoge Kamp B.V., gevestigd te Voordorpsedijk 3 te Utrecht, dien ik hierbij een zienswijze in tegen het Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. De doelstellingen van het project Ring Utrecht worden als volgt weergegeven: "Het project Ring Utrecht heeft een tweeledig doel: De doorstroming op de Ring Utrecht op een verkeersveilige manier laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit; De kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk verbeteren." Als onderdelen van de leefomgeving worden in het Ontwerp-Tracébesluit de volgende onderdelen specifiek benoemd: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, sluisverkeer en bijvoorbeeld ook allerlei waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie. Uit de stukken van het Ontwerp-Tracébesluit en de bijbehorende MER-Rapporten is gebleken dat de A27 ter hoogte van de Voordorpsedijk verbreed gaat worden. Deze verbreding maakt deel uit van het voorgenomen project A27/A12 Ring Utrecht. De Hoge Kamp B.V. is de eigenaar van het perceel kadastraal bekend gemeente Utrecht, Sectie H nummer 1757. Op onderstaande afbeelding is de locatie weergegeven. De percelen grond tussen de bedrijfsgebouwen en de bosschage bij de A27 zijn van de heer xxx of van De Hoge Kamp B.V. Deze percelen worden voornamelijk gebruikt voor graswinning en voor het uitrijden van mest. Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. De Hoge Kamp B.V. heeft inmiddels bericht ontvangen dat er voor de realisatie van het Tracé A27/A12 Ring Utrecht van een perceel grond nodig is. Dit betreft het perceel Gemeente Utrecht sectie H 1757. De benodigde grond is nodig voor het verbreden van</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Mede op basis van deze zienswijze is de situatie opnieuw beschouwd. Er zijn alternatieve locaties voor de watercompensatie en natuurvriendelijke oevers gevonden op de westelijke percelen van de Voorveldsepolder. Daarmee is er in het tracébesluit geen watercompensatie meer op de percelen van uw cliënt en is het ruimtebeslag verminderd. De nieuw te realiseren watercompensatie sluit aan bij de bestaande waterstructuur in het gebied. Zie voor deze wijziging de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit. Overcompensatie wordt in het project toegepast vanwege de keuze om extra te compenseren ten behoeve van de effecten van een extremer klimaatscenario.</p>	Ja

watergangen om aan de wateropgave, die ontstaat door het project A27/ A12 Ring Utrecht, te kunnen voldoen.

Waterhuishouding

Het tracé in het deelgebied A27-Noord is aan de noordzijde begrensd door de aansluiting Bilthoven en aan de zuidzijde door de onderdoorgang Biltsestraatweg. De kruising met de spoorlijn Utrecht-Hilversum net na de aansluiting Utrecht-Noord vormt de begrenzing aan de westzijde.

Deelgebied 1: A27-Noord

Waterhuishouding / waterkwantiteit

De voorgenomen aanpassingen van het watersysteem betreffen geen veranderingen aan de structuur en daarmee de werking van het systeem ten opzichte van de huidige situatie, maar beperken zich tot de verplaatsing en / of verruiming van een aantal van de huidige watergangen.

Vanuit landschappelijke overwegingen worden de aanwezige sloten tussen de aansluiting Utrecht-Noord en Fort Blauwkapel (Overvechtse Polder) aan 1 zijde voorzien van een natuurvriendelijke oever van 3 meter breed (locatie 1c). Dit resulteert in 0,21 ha extra watercompensatie, waarmee invulling kan worden gegeven aan de extra benodigde watercompensatie in peilgebied PG0390 als wordt uitgegaan van het extreme klimaatscenario. Voor locatie 1c. zie onderstaande afbeelding.

Per peilgebied is de wateropgave (als gevolg van toename van verhard oppervlak en demping van bestaand oppervlaktewater) bepaald en is het oppervlak open water dat nieuwe wordt gerealiseerd bepaald. Voor het peilgebied PG 0390 is er een wateropgave van 0,134 ha en wordt er 0,575 ha nieuw water gecreëerd. De noodzaak om zoveel meer nieuw open water te realiseren in dit peilgebied is daarmee niet aangetoond. Het is daarom niet duidelijk waarom er op het perceel van De Hoge Kamp B.V. zoveel verbrede watergangen met natuun/riendelijke oevers gerealiseerd moeten worden.

Grondgebruik

Uit het ontwerp Tracé besluit blijkt dat van het perceel met de kadastrale aanduiding Utrecht H 1757 met een huidig oppervlak van 1.17.40 ha er 0.05.74 ha nodig is voor het verbreden van verschillende watergangen. Daarnaast worden de verbrede watergangen niet geheel doorgetrokken maar lijken halverwege het perceel te eindigen.

Gezien het feit dat de noodzaak voor de in het ontwerp Tracé besluit gerealiseerde hoeveelheid nieuw water niet is aangetoond, verzoekt De Hoge Kamp B.V. om dit plan te herzien.

Daarnaast is de aansluiting van deze verbrede watergang voorzien op een niet verbrede watergang waarbij de vraag gesteld kan worden of dit geen problemen gaat geven.

Conclusie

Het bedrijf krijgt door het project A27/ A12 Ring Utrecht de beschikking over minder grond. Dit heeft een grote invloed op de dagelijkse gang van zaken op het bedrijf. Er is namelijk niet alleen minder grond beschikbaar voor weidegang, maar ook voor het afzetten van de op het bedrijf geproduceerde mest, op de benodigde grasvoorziening en op de rechten om vee te houden, aangezien deze meer en meer gekoppeld worden aan de aanwezige hoeveelheid grond rondom het bedrijf. Er kan hiermee geconcludeerd worden dat het project schade oplevert, zowel waarde technisch als in de exploitatie. Doordat er minder grond beschikbaar komt, waarbij ook nog de doelmatigheid van deze grond fors afneemt, wordt de overblijvende grond aanzienlijk minderwaardig.

De invloed van het Ontwerp-Tracé Besluit A27/A12 Ring Utrecht voor De Hoge Kamp B.V. is aanzienlijk gezien de hoeveelheid grond die benodigd lijkt te zijn voor de realisatie van nieuw open water.

Ten aanzien van de volgende punten wil De Hoge Kamp B.V. een zienswijze inbrengen: De reden om veel meer nieuw open water te realiseren (0,575 ha) dan dat de wateropgave (0,134 ha) groot is, is niet onderbouwd.

		<p>De reden waarom de verbrede watergangen niet of slecht aansluiten op de bestaande watergangen, is niet onderbouwd.</p> <p>Gezien de hoeveelheid grond die nodig is voor het verbreden van de watergangen wil De Hoge Kamp B.V. evenredig gecompenseerd worden met een ander perceel grond.</p> <p>Doordat er minder grond beschikbaar is voor het bedrijf en de doelmatigheid van de overblijvende grond fors afneemt is er duidelijk sprake van exploitatie en vermogensschade.</p> <p>Namens mijn cliënt verzoek ik het ontwerp Tracé besluit gewijzigd vast te stellen waarbij de invloed van het Tracé op het bedrijf zo beperkt mogelijk is.</p>		
ZWE-00190	1	<p>Het ROCOV Utrecht is een bundeling van consumentenorganisaties die de belangen van OV-reizigers – en daarom ook van het OV – behartigen in de provincie Utrecht. Als gevolg van de Wet Personenvervoer en het Besluit Personenvervoer oefenen wij adviesrechten uit in relatie tot het provinciebestuur en de openbaarvervoerbedrijven die stedelijk en regionaal vervoer verzorgen binnen de provincie Utrecht. Daarnaast past het binnen onze doelstelling ook aan anderen (ongevraagde) adviezen te geven in het belang van de OV-reizigers en het OV in Utrecht.</p> <p>De stad en regio Utrecht zijn een kruispunt van drukke treinverbindingen en van enkele zwaar belaste autowegen: A2, A12, A27. Met het oog op de nadelen die (de groei van) dat autoverkeer mee kan brengen, hebben we er belang bij dat het spoor goed toegerust is voor het opvangen van de groei van de personenmobiliteit. Het gaat hierbij om reizigers met herkomst en/of bestemming in de regio Utrecht maar ook om reizigers die Utrecht passeren, al of niet met een overstap in Utrecht.</p> <p>Dat spoor nu bestaat in het midden van het land nog altijd vooral uit de routes zoals die tussen 1839 en 1880 zijn aangelegd. Inmiddels is Nederland veranderd. Eind 19e eeuw hadden steden een omvang van ca. 3 x 3 kilometer en woonde bijna iedereen op loopafstand van zijn werk. Nu hebben de steden in de Randstad een omvang van ca. 10 x 10 kilometer en is de behoefte aan mobiliteit van de bevolking enorm gestegen. Mobiliteit zowel binnen de stedelijke gebieden als tussen de stedelijke gebieden. Het huidige spoorwegnet en de bestaande stations kunnen de grote interstedelijke mobiliteitsvraag nu al nauwelijks meer aan. Op middellange termijn moet de capaciteit van het railnet worden vergroot.</p> <p>Bij Utrecht ligt een belangrijke bestemming aan de oostzijde van de stad, kantorenpark Rijnsweerd en universiteitscentrum De Uithof in de oksel van A12, A27 en A28, zonder dat er een spoorstation nabij is. Net als het gemeentebestuur en veel betrokken burgers van de stad Utrecht willen we de groei van de mobiliteit binnen het stedelijk gebied opvangen met fiets en OV. Voor het verkeer van buiten de regio naar Utrecht achten wij railvervoer aangewezen. Toegepast op de voorgenomen verbreding van de A27 willen we dat onderzocht wordt hoe de fiets, het OV en OV en fiets samen de beste bijdrage kunnen leveren aan de ontsluiting van De Uithof en Rijnsweerd.</p> <p>Dat betekent:</p> <p>Dat er ontworpen wordt met inbegrip van de nu en in de toekomst nodige ruimte en doorgangen voor fiets en OV. Toets àlle plannen daarop!</p> <p>Dat er een spoorlijn en een station zal komen in het gebied De Uithof/Rijnsweerd. Dit zou wat ons betreft een deel kunnen zijn van een te ontwikkelen AUB-lijn, een spoorlijn Almere- Utrecht – Breda gebundeld met de A27. Het station Utrecht Science Park zal als tweede Utrechtse hoofdstation stoptreinen en intercity's faciliteren, aansluitingen bieden op de Uithof- en binnenstadtramlijnen en ook het afleggen van de "last mile" met huur- of leenfiets moeten faciliteren.</p> <p>Ook voor andere regio's is de AUB-lijn zinvol: Almere, een nieuwe stad, (199.000 inwoners en nog groeiend) en 't Gooi krijgen betere verbindingen met andere landsdelen. Breda (180.000 inwoners en een station dat gebouwd is om hogesnelheidstreinen naar</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging</p>	Ja

		<p>België en verder te faciliteren) wordt veel beter verbonden met de regio Utrecht. De reistijd tussen Almere en Breda wordt met een uur bekort. Het zou echt jammer zijn als er in 2040 geen AUB-lijn ligt omdat in 2016 besloten wordt daar geen ruimte voor vrij te laten!</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aanvullingen op de AUB-lijn kunnen zijn een aansluiting op de spoorlijn bij Hilversum, van en naar Bilthoven – Amersfoort en een tak via Galgenwaard naar Utrecht centraal. Ook die zijn zinvol genoeg om in de toekomst rekening mee te houden. In ieder geval zullen er nabij Utrecht aansluit- en/of overstappunten zijn tussen de AUB-treinen en de treinen op andere lijnen (Amersfoort – Utrecht, Arnhem – Utrecht en Den Bosch – Utrecht). <p>Om dit alles te verwezenlijken adviseren wij om vanaf heden consequent op lokaal, provinciaal en landelijk niveau rekening te houden met studies naar het voorbereiden, het plannen en aanleggen van een spoorlijn gebundeld met de A27 van Almere via Utrecht naar Breda.</p>		
ZWE-00191	1	<p>Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	2	<p>Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is de zeggenschap voor de gebruikers en verder moeilijk en uitsluitend beperkt tot automobielgebruikers. Bij de alternatieve oplossing is de zeggenschap voor de gebruikers en verder groot, inclusief voor automobilisten op de knooppunten.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	3	<p>Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluisverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	4	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>	Ja
	5	<p>Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

6	<p>Verbreiding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
7	<p>Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
8	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	Ja
9	<p>Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.</p>	<p>De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.</p>	Nee
10	<p>In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
11	<p>Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreiding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file</p>	Nee

		<p>verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan.</p> <p>Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.</p>	
12	<p>Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).</p>	Nee
13	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.</p>	<p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.</p>	Ja
14	<p>De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.</p>	<p>De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.</p>	Nee
15	<p>Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).</p>	<p>De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.</p>	Ja
ZWE-00192	<p>1 Om tot een positieve MKBA te kunnen komen heeft u kennelijk aangenomen dat de Nederlander nog 100 (sic) jaar lang accijns op benzine en diesel zal blijven betalen. Dan kunt u toch een heel stukje verder in de toekomst kijken dan ik! Het lijkt mij ook werkelijk totaal in tegenspraak met alle nationale en internationale afspraken, die over de uitstoot van koolstofdioxide zijn gemaakt!</p>	<p>Deze manier om met accijns om te gaan is standaard in de werkwijze van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Het is inherent aan het gebruik van prognoses dat aannames over de toekomst gemaakt worden.</p> <p>Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Nee

2	Mensen in volkstuinten, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
3	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
4	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp-tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
5	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja
6	Gebieden die nu al ecologische waarde hebben zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraat en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

7	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
9	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
10	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
11	Hoe kan u nu serieus zo'n groot project promoten, terwijl we nog maar net het klimaatakkoord hebben ondertekend? Weer een mooi geval van met de mond belijden maar het tegengestelde doen. Zo lok je nog meer verkeer naar en rond Utrecht, en zal er niks veranderen, behalve nog meer stank en verkeerd kapitaalgebruik/kapitaalvernietiging.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
12	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
13	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
14	Verbreding van de bak in Amelisweerd is totaal niet nodig. Binnen de bak passen 2 maal 6 rijstroken. De uitvoering wordt veel goedkoper en er is veel minder risico op beschadiging van het vlies. Voor de verkeersveiligheid is het verstandig om 80 km/u max in te voeren. Dat heeft tevens vele andere voordelen (nog betere doorstroming, minder uitstoot van fijnstof en geluid, enzovoort).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
15	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 meter hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidschermen moeten overal minstens 4 meter hoogte hebben om ook op	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De	Ja

		enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkantsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van Geluid aandacht besteed aan de voorgestelde maatregelen.	
ZWE-00193	1	<p>Verbreiding cruciaal</p> <p>De uitbreiding van de Ring Utrecht is cruciaal voor een bereikbaar en aantrekkelijk Utrecht. De draaischijf van het Nederlandse wegennet, de Ring rondom Utrecht, is tevens het hart van onze nationale weginfrastructuur. Om het bedrijfsleven in Nederland zowel kwalitatief als kwantitatief hoogwaardig bereikbaar te houden over de weg is doorstroming op de Ring Utrecht dus cruciaal. In dat kader verwelkomen EVO Fenedex en TLN dit Kabinetsplan met betrekking tot de Rijkswegen A27, A12 en A28 van harte.</p> <p>Snelheid besluitvorming</p> <p>De Regering heeft bij het aantreden aangekondigd dat zij een besluit gaat nemen over de Ring Utrecht. Dat is een goede zaak, want dit loopt al lang. Tussen Rijk en regio, waaronder stad Utrecht, zijn daarover eensluidende afspraken gemaakt. Zowel over het proces als over de inhoud. De formele belangenafweging wordt nu door dit Ontwerp Tracébesluit voortvarend geëffectueerd door de Minister. De aangebrachte versnelling in dit besluitvormingsproces stellen wij zeer op prijs.</p> <p>Jaarlijkse schade</p> <p>EVO Fenedex en TLN pleiten voor betere doorstroming op ons hoofdwegennet. Voor onze leden is een ongestoorde aan- en afvoer van producten, halffabricaten en diensten naar afnemers immers essentieel. Een optimaal functionerende infrastructuur voor het vervoer van goederen over onder andere de wegen is cruciaal voor het investeringsklimaat en vestigingsklimaat voor bedrijven en dus voor ons nationaal verdienvermogen. Jaarlijks is er 850 miljoen euro aan economische schade veroorzaakt door files. We zetten ons in om dit tot een minimum te beperken. Want we willen de economische ontwikkelingen niet afremmen. Zonder daarbij overigens de leefbaarheid voor inwoners nodeloos zwaar te belasten. Dat is immers goed voor onze welvaart en ons welzijn. De voorgenomen uitbreiding van de Ring rondom Utrecht is een belangrijk element in die schadebeperking.</p>	De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
	2	<p>Mobiliteitsplan Stad Utrecht</p> <p>Ook het onlangs vastgestelde stedelijke mobiliteitsplan van de stad Utrecht is voor haar succes afhankelijk van meer capaciteit, doorstroming en veiligheid op de wegen rondom de stad. EVO Fenedex en TLN hebben zorgen of deze samenhang voldoende in de uitwerking van beide plannen wordt meegenomen. Wij pleiten ervoor dat beide plannen goed met elkaar in overeenstemming worden gehouden zodat de lokale verkeersafwikkeling in overeenstemming blijft met wat de Rijkswegen aan kunnen. Dat sterkt de lokale leefbaarheid én de nationale bereikbaarheid.</p>	<p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020.</p> <p>In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p>	Ja
	3	<p>Mobiel Nederland</p> <p>In samenwerking met 31 andere organisaties uit het mobiliteitsveld pleiten wij voor meer aandacht en middelen voor onder andere wegvervoer. Die oproep achten wij gegrond omdat uit de publieksrapportage Rijkswegennet 2015 blijkt dat het aantal afgelegde voertuigkilometers per jaar met 2,2 procent is toegenomen. De jaarfilezwaarte is met 26,8 procent gestegen naar 10,2 miljoen kilometerminuten. Het aantal uren dat alle weggebruikers gezamenlijk extra hebben moeten reizen, onder andere doordat ze in de file stonden, is gestegen met 22,3 procent. Hiermee komt het reistijdverlies voor alleen al de mobiliteit op de weg in 2015 op 55,6 miljoen uur voertuigverliesuren op jaarbasis. De Ring Utrecht is helaas goed vertegenwoordigd in deze landelijke statistieken.</p>	In uw zienswijze bevestigt u de analyse dat voor de doorstroming het project Ring Utrecht nuttig en nodig is en dat u overtuigd bent dat de gekozen oplossing effectief is. Bovendien geeft u aan dat de studie gedegen is uitgevoerd. Helaas is een versnelling van de uitvoering niet mogelijk gezien de complexiteit van het project. Er is intensief contact met de gemeente Utrecht om tijdens de werkzaamheden de verkeershinder zo beperkt mogelijk te laten zijn.	Nee

Files bestrijden noodzakelijk

De doorstroming op onze wegen morgen en overmorgen begint met vandaag de juiste keuzes maken. De filedruk stijgt. Dat levert schade op in meerdere opzichten. Zo stijgt ook de noodzaak om te investeren in knelpunten op de Nederlandse wegen. Uit onderzoek van TNO in 2015 is gebleken dat in 2014 de totale schade van files op de snelwegen voor bedrijven 655 tot 852 miljoen euro bedroeg. Files veroorzaken niet alleen ergernis, maar ook grote financiële schade voor de hele logistieke keten. Door vertragingen liggen producten bijvoorbeeld te laat in de winkel of komen producten te laat in andere fabrieken aan, wat het productieproces flink vertraagt. In de Economische Wegwijzer 2015 staat de top-20 trajecten van duurste files voor bedrijven in Nederland. Economische schade kan uitgedrukt worden in tijdverlies & brandstofverspilling maar ook in ongezonde frustraties en maatschappelijke schade. Ook leveren files extra uitstoot en veroorzaken daarmee een minder schone lucht.

Verbreding essentieel onderdeel van maatregelenpakket

Om onze economie te laten draaien blijft goederen- en dienstenverkeer noodzakelijk. Winkels en horeca moeten tijdig en efficiënt bevoorrad worden en ook materialen en dienstverleners moeten op het juiste tijdstip op de werklocatie aanwezig kunnen zijn. Onze leden doen bijzonder veel moeite om op een schone en efficiënte manier goederen te vervoeren en diensten aan te bieden. We doen actief mee aan convenanten en programma's als milieuzoneringen, green deal Zero Emission Stadslogistiek, Beter Benutten Vervolg, Smart Mobility enzovoorts. Dat zijn noodzakelijke en tegelijk ingrijpende zaken voor onze leden. Voor draagvlak voor die medewerking is het op orde houden en aanleg van de noodzakelijke infrastructuur een belangrijke randvoorwaarde.

Mobiliteitsbehoefte groeit

Een volwaardige en bredere Ring Utrecht is van (inter-)nationale betekenis en ook van groot belang voor de aantrekkingskracht, groei en bloei van de regio en stad Utrecht. Willen we onze wereldwijde toppositie in infrastructuur behouden dan moeten we blijven investeren in de doorstroming en capaciteit van onze infrastructuur, betere aansluitingen en onvoldoende functionerende knooppunten zoals Rijnsweerd en Lunetten aanpakken. Ook investeren we graag in nieuwe vormen van slimme mobiliteit teneinde een duurzame en gezonde economische groei na te kunnen streven. Ondanks dat blijft de verkeersintensiteit groeien door economische groei en de toenemende menselijke behoefte aan mobiliteit. Dus niet alleen vanwege de getalsmatige toename van inwoners, bedrijfsvestigingen en bezoekers, ook vanuit onze sociale-maatschappelijke behoeften. De economie trekt weer aan en onmiddellijk neemt ook de mobiliteit weer toe. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid wijst op een sterke toekomstige druk op de bestaande capaciteit. Door verdere verstedelijking komt de bereikbaarheid in, rondom en tussen steden nog verder onder druk te staan. Bij het voorkomen van een te hoge druk behoeven alle modaliteiten aandacht, ook wegvervoer. Wij zijn overtuigd van de verkeerskundige noodzaak om te ontweven en mede om die reden het aantal rijstroken uit te breiden. Ook op de A27 en wel naar 2x7 rijstroken. Deze investering gaat uiteraard voor de kostenbesparing en toekomstige baten uit.

Voorspellingen

Ook in mobiliteit zal de komende decennia het nodige kunnen gaan veranderen. Mogelijke toekomstige technologische ontwikkelingen als intelligente transport systemen en de introductie van zelfrijdende voertuigen en hun maatschappelijke betekenis vallen nog moeilijk in te schatten. Bij het ontwikkelen van nieuwe scenario's en rekenmodellen moeten we continue rekening houden met de jongste, realistisch te verwachten ontwikkelingen en hun mogelijke effecten. Wij zijn ervan overtuigd en willen er op vertrouwen dat Rijkswaterstaat dat doet en blijft doen op een gedegen en verantwoorde

	<p>wijze. De Regering heeft aangekondigd dat zij, om de toekomstige opgaven in mobiliteit goed in beeld kunnen brengen, in het eerste kwartaal van 2017 de nieuwe Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse wil gaan presenteren. Wij constateren nu dat voor de onderbouwing van dit Ontwerp Tracébesluit gebruik is gemaakt van de meest actuele strategische vervoersmodellen en inzichten van Rijkswaterstaat. Door meerdere indicatoren te combineren en gevoeligheidsanalyses en robuustheidschecks uit te voeren ligt de betrouwbaarheid van de voorspellingen op een hoog niveau. De nu reeds beschikbare indicatoren met betrekking tot het hoofdwegennet houden rekening met diverse sociaal-economische ontwikkelingen en vormen daarmee een deugdelijke onderbouwing.</p> <p>Stadsboulevards</p> <p>In het onlangs door de gemeenteraad van Utrecht vastgestelde mobiliteitsplan staat dat een volwaardige Ring een uitgangspunt is voor de realisatie van dat mobiliteitsplan. De verbreding van en de aanpassingen aan de Ring zijn dus in het onderliggende verkeersmodel opgenomen. Dit mobiliteitsplan en het daarin geformuleerde bovengenoemde uitgangspunt komt het meest prominent tot uitdrukking door de omvorming van binnenstedelijke verbindingswegen tot zogenaamde stadsboulevards. Door de geplande aanleg van negen stadsboulevards dwingt het college van Utrecht meer automobilisten maximaal gebruik te maken van de Ring om via de juiste kant van de stad binnen te komen. Dat betekent dus extra verkeer op de Ring waar capaciteit voor moet zijn. Hier knelt de planning van beide plannen. De verbreding van de Ring zal immers pas in 2026 gereed zijn, terwijl de stad Utrecht inmiddels al bezig is de capaciteit van haar binnenstedelijke wegennet met stadsboulevards te verminderen. Dat vraagt om een betere afstemming zodat de stad, de regio en de rest van Nederland in de tussenliggende periode gewoon optimaal bereikbaar blijven. Zonder uitbreiding van de Ring rondom Utrecht zijn de doelen uit het stedelijke mobiliteitsplan niet haalbaar. Wij dringen aan op betere afstemming en versnelling in de uitvoering van de Ring Utrecht waar mogelijk.</p> <p>Mobiliteits- en verkeersmanagement</p> <p>Het stadsbestuur van Utrecht wil mobiliteits- en verkeersmanagement gaan voeren dat automobilisten moet verleiden om meer via de Ringwegen de stad in te komen. Een aanname in het gemeentelijk mobiliteitsplan is dat tot 3% van de automobilisten met het openbaar vervoer of per fiets moet gaan reizen. EVO Fenedex en TLN onderschrijven die doelstelling, maar er moet ook rekening worden gehouden met de kans dat dat niet geheel lukt.</p> <p>Dan is de druk op de Ringwegen wederom hoger dan gedacht. Al met al redenen genoeg om de Ring dus in ieder geval van extra capaciteit te voorzien, zodat het mobiliteitsplan van de stad ook echt een succes kan worden. Ook hier geldt dat de planning en managementsystemen dan wel op elkaar aan moet sluiten.</p>		
4	<p>Noordelijke Randweg Utrecht</p> <p>Voor een volwaardige Ring Utrecht is ook de opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) van belang. Eigenlijk zou deze verbinding 2x3 rijstroken moeten bevatten vinden wij. In elk geval is het slim om hier bij de aanleg van viaducten rekening te houden met toekomstige verbreding. De A27 en de NRU zijn verbonden bij de aansluiting Utrecht-Noord. In het Ontwerp Tracébesluit blijft deze aansluiting vrijwel ongewijzigd. Hier zijn capaciteitsproblemen te verwachten die voorkomen kunnen worden door de verbindingbogen te verdubbelen.</p>	<p>In de fase van de variantenafweging is gekeken naar het opwaarderen van de aansluiting op de Noordelijke Randweg Utrecht. Daar is op basis van meerdere belangen een voorkeursvariant gekozen. In de planvorming van de Ring Utrecht is rekening gehouden met de uitvoering van deze voorkeursvariant. Het toevoegen van extra verbindingbogen zit daar niet in. Dit heeft als nadeel dat de invoeger verlengt wordt, waardoor het geluidscherm en het achterliggende park bij Voordorp niet gehandhaafd kan blijven.</p>	Nee
5	<p>Utrecht Science Park Het Utrecht Science Park (USP) is een in economisch opzicht krachtig groeiend gebied van (inter-)nationale betekenis. De bereikbaarheid van USP kan op de langere termijn remmend zijn voor deze ontwikkelingen en moet dus goed geregeld worden. Zodoende kan dit gebied als vestigingsplaats interessant blijven voor</p>	<p>Naar het aanbrengen van extra parkeervoorzieningen en het creëren van extra OV & fietsverbindingen naar de Uithof is gekeken door het programma Verder (waar project Ring Utrecht deel van uitmaakt). Zo is bijvoorbeeld in dat kader besloten tot de aanleg</p>	Ja

		<p>bedrijven en instellingen. Kortom: gezonde groei van dit gebied moet gefaciliteerd worden. Het verbreden van het viaduct Universiteitsweg van vier naar negen rijstroken inclusief twee vrije ambulancestroken achten wij dan ook zeer op zijn plaats. De bereikbaarheid van USP kan ook beter worden door in te zetten op meer parkeervoorzieningen in de directe omgeving van het hoofdwegennet en het creëren van goede verbindingen te voet, per fiets of openbaar vervoer naar USP. Die parkeervoorzieningen en verbindingen kunnen worden geïntegreerd in het omliggende landschap en zo eventueel een deel vormen van de natuurcompensatie. Het dubbelen van functies zorgt zodoende voor een aantrekkelijke en tegelijk functionele kernrandzone. Niet alleen het "dak op de bak" kan als een prachtige groene verbinding gaan fungeren voor belangrijke delen van stad. Ook elders kan "groen" ingepast worden zodat functies meer samengaan</p>	<p>van een nieuwe tramlijn naar de Uithof (die in december 2019 in gebruik is genomen). Deze maatregelen maken geen deel uit van het project Ring Utrecht A27/A12. Naar het samengaan van functies bij landschappelijke inpassing is gekeken voor zover het de koppeling van natuurcompensatie, landschappelijke inpassing en recreatie betreft. Een combinatie met parkeren is niet gezocht, dit ligt vanuit ecologisch oogpunt niet voor de hand.</p>	
ZWE-00194	1	<p>Als Utrechtse inwoner en automobilist maak ik mij zorgen om het Europees grootstedelijke leefklimaat door de uitstoot van stikstofoxide van auto- en vrachtverkeer. Het wonen in een grote stad is sinds 15 jaar niet meer verstandig voor de mens. De verbreding van de A27/A12 zal een grote vergissing zijn.</p>	<p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p>	Nee
	2	<p>Wat voor toekomst wilt u uw kinderen geven? Laten we lokale economie meer de kans geven en stimuleer mensen dichterbij hun werk te gaan wonen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p>	Nee
	3	<p>De bevolking groeit zo hard, we moeten doordachte beslissingen nemen en zorgen dat het leefklimaat gezond is</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p>	Nee
	4	<p>Ik ben inmiddels zo lui geworden door de verbredingen van wegen rondom Utrecht in de afgelopen decennia dat ik steeds de auto pak naar mijn werk, terwijl de trein maar 10 minuten van mij vandaan vertrekt. Waarom? Het stroomt lekker door, dus ik pak de auto, dat is sneller. Als straks alle werkende Utrechters hetzelfde doen, staat het zo weer stil op de weg.</p> <p>Wat ik wil zeggen: file's los je nu op met meer asfalt! Het lokt alleen maar meer verkeer aan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
	5	<p>Volgens mij hebben al decennia geleden vele onderzoeken aangetoond, dat wegbreiding altijd tijdelijk helpt tegen files, maar dat er daarna een aanzuigende werking komt met dus een tegenovergesteld effect dan het beoogde. DOM dus, niet doen!! Uiteindelijk ben je met die Ringweg nog verder van huis, letterlijk en figuurlijk.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
	6	<p>Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
	7	<p>De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
	8	<p>De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee

	mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.		
9	In het verleden is hard gevochten tegen de vernietiging van Amelisseweerd door de A27. Die strijd wordt herinnerd in een monument bij de A27. Wanneer knooppunt Rijnsweerd wordt gereconstrueerd moet u de monumentale waarde van dat monument respecteren. Ik mis elke verwijzing naar dat monument.	Het monument bij Amelisseweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
10	Doe meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dat is de enige intelligente en toekomstbestendige oplossing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
11	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
12	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluisverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
13	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja
14	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Ja
15	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja

		dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	
	16	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	17	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
ZWE-00195	1	Tegen verbreding, het landgoed is een uniek stukje recreatie. Het is van onvervangbare waarde.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisseweerd). De noodzaak van de verbreding binnen de doelstellingen van het project is in het ontwerp-tracébesluit onderbouwd. De effecten op de recreatieve waarde van het landgoed Amelisseweerd zijn in de milieu-effectrapportage onderzocht en zijn zo beperkt dat deze het project niet in de weg staan. Als onderdeel van het project wordt de Groene Verbinding gerealiseerd. Deze zorgt voor een verbetering van de relatie tussen het landgoed en de stad.	Nee
ZWE-00196	1	Vorig jaar heeft de milieuorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van CO2 in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar, belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meer asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2 -uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2	Amelisseweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen onbegrijpelijk en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als mens beseft dat het onverstandig, immoreel is en van alleen maar kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk honderden jaren voor je weer dezelfde potentie terug hebt qua luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is laag om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Amelisseweerd wordt niet wettelijk beschermd tegen verkeerslawaaï. Er wonen geen mensen. Er woont wel een enorm aantal bosvogels en andere dieren. Hun bescherming heeft u blijkbaar minder hoog in het vaandel. Toch is de geluidsoverlast voor vooral vogels gigantisch, met name in het broedseizoen. Verder genieten zo'n anderhalf miljoen bezoekers van dit prachtige gebied. De bescherming van hun recreatie valt ook onder uw	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisseweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisseweerd).	Nee

	morele verantwoordelijkheid. Een dakje op de bak schiet hier natuurlijk tekort. Overkapt u de weg liever helemaal. Het zou u sieren als u niet de mazen van de formele wet zou opzoeken, maar zou handelen in de geest ervan!		
4	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselmotor emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
5	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vlermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten opzichte van de heel geringe tijdswinst voor passerend automobilisten. De alternatieve oplossing, OV en fiets, biedt daarvoor soelaas.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
7	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
8	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	9	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	10	Geluidsschermen worden gepresenteerd als een adequaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of in zeer beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: de bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar ze volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
ZWE-00197	1	<p>Ondergetekende exploiteert een agrarisch bedrijf 'Stal Griffenstein' aan de Utrechtseweg 371 in De Bilt. In de jaren 50 en begin zestiger jaren van de vorige eeuw is het familiebedrijf door de aanleg van de A27 en A28 een substantieel deel van haar gronden kwijtgeraakt en daardoor zwaar gedupeerd. De toenmalige grondgebonden landbouwactiviteiten moesten voor een deel worden beëindigd. De ouders van ondergetekende hebben zich daardoor noodgedwongen moeten richten op landbouwactiviteiten welke minder grondgebonden waren. Zij hebben een intensieve kalverhouderij, een hengstenhouderij, het fokken van New Forest pony's en een pensionstalling voor paarden ontwikkeld en daarnaast kamers aan studenten verhuurt. De ervaring met de onteigening toen leert dat het voor ondergetekende, ondanks het bijwonen van informatiebijeenkomsten en het voeren van vele gesprekken met ter zake kundige, nagenoeg onmogelijk is om alle directe maar ook indirecte gevolgen van dit plan voor het bedrijf te overzien. Uitdrukkelijk wil ondergetekende dan ook kenbaar maken dat in deze zienswijze nooit alle gevolgen van en bezwaren op het plan voor ondergetekende zijn te benoemen.</p> <p>In 1994 heeft ondergetekende het bedrijf door het overlijden van zijn vader overgenomen en om een volwaardig inkomen te kunnen behalen, heeft hij en zijn vrouw het bedrijf moeten doorontwikkelen. De huidige activiteiten zijn het verhuur van studentenkamers, het fokken van KWPN-paarden en van New Forest pony's, het aanbieden van pensionstalling en het bieden van ondersteuning bij het fokken van paarden, de verhuur van ruimte voor het geven van cursussen en coaching in relatie tot paarden en een zorgboerderij. Bijna alle activiteiten hebben een sterke samenhang en/of zijn sterk aan elkaar, de lokatie en de omgeving gekoppeld.</p> <p>Het spreekt voor zich dat ten behoeve van deze activiteiten de nodige investeringen in het onroerend goed zijn uitgevoerd om de genoemde activiteiten te kunnen uitoefenen en om de benodigde en gevraagde kwaliteit te kunnen realiseren. Om tot het huidige bedrijfsniveau te kunnen komen, hebben ondergetekende en zijn vrouw de nodige inspanningen moeten plegen. Ook het opbouwen van de klantenkring heeft het nodige aan investeringen gevraagd. Een proces van vele jaren. Voor de toekomst zullen de nodige investeringen en inspanningen worden gedaan om aan de toekomstige eisen en wensen te kunnen blijven doen, om de bedrijfscontinuïteit te kunnen borgen en een voldoende hoge bedrijfswinst te kunnen behalen.</p> <p>Ondergetekende heeft diverse bijeenkomsten in het kader van de voorbereidingen op het ontwerp Tracébesluit bijgewoond en met vertegenwoordigers van het ministerie gesproken. Hij concludeert dat op basis van het ontwerp Tracé besluit en milieueffectrapportage en na raadpleging van deskundigen, de impact van de aanpassingen in de infrastructuur tot grote gevolgen voor zijn bedrijf op deze locatie zal leiden en wederom wordt deze bedrijfslocatie zwaar gedupeerd. Op termijn zou dit zelfs</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 63 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 376 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 439 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p> <p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden.</p> <p>Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p>	Ja

<p>noodgedwongen tot bedrijfsbeëindiging kunnen leiden. Dit is voor ondergetekende onacceptabel.</p> <p>Het areaalverlies leidt er toe dat de grondgebonden activiteiten wederom worden aangetast of zelfs onmogelijk wordt gemaakt. Daarbij komt dat de kwaliteit van diverse bedrijfsactiviteiten verslechteren en ook vanuit deze invalshoek zijn diverse bedrijfsonderdelen op den duur niet meer mogelijk.</p> <p>Areaalverlies</p> <p>Op basis van het voorliggende plan verliest ondergetekende een aanzienlijk deel van zijn areaal. Het huidige areaal is 1,2 ha eigendomsgrond (huiskavel en erf) en 2.91 ha reguliere pacht, dit is een duurzame gebruiksvorm. De gronden met de reguliere pachtovereenkomst worden in het ontwerp tracé ingetekend als compensatie voor natuur en bos en op basis van de tekeningen verliest ondergetekende ook een stuk van zijn eigendomsgrond geschat op ca. 450 m². Bij realisering van de plannen wordt het areaal met de vaste gebruiksvormen (eigendom en reguliere pacht) dan met ca. 72% verkleind. Deze gronden liggen direct aansluitend op de bedrijfsgebouwen (de stallen) en huiskavel. Deze zijn noodzakelijk voor de uitloop, de weidegang, van de paarden en pony's. Deze uitloop, weidegang, is voor het onderdeel pensionpaarden ook een kwaliteitsaspect waarmee het bedrijf in haar product zich van andere bedrijven in de omgeving juist kan onderscheiden. Ook is deze uitloop noodzakelijk in het kader van het welzijn voor de paarden en pony's zoals oa is verwoord in de landelijke nota voor welzijn in de paarden houderij. Door het areaalverlies kan ondergetekende deze kwaliteit niet meer leveren en zullen klanten elders hun paarden gaan stallen. Uiteraard geldt dit ook voor de verschillende fokkerijactiviteiten.</p> <p>Door de aantasting en zelfs beëindiging van voornoemde bedrijfsactiviteiten moeten ook de aanverwante bedrijfsactiviteiten worden beëindigd omdat de basis daarvoor is weggevallen. De zorgboerderij waarin cliënten met een beperking hun activiteiten en bezigheden uitoefenen hebben namelijk een directe samenhang met en zijn gekoppeld aan deze activiteiten. Dit fundament valt weg en daarmee vervalt ook dit bedrijfsonderdeel als het areaalverlies voor dit bedrijf optreedt. Dit geldt tevens in zekere mate ook voor het geven van cursussen en coaching.</p> <p>De kans op compensatie van gronden in het gebied is gezien het beperkte landbouwareaal en de gronddruk niet of nauwelijks mogelijk. Voor de compensatie is het essentieel dat deze gronden direct op de bedrijfsgebouwen aansluiten. De dagelijkse uitloop, de weidegang, met een relatief groot aantal paarden kan uit arbeidstechnisch oogpunt, verkeersveiligheid en dierenwelzijn niet op een grotere afstand plaatsvinden. Daarbij komt dat ondergetekende door een wijk moet en dit is onverantwoord, onwenselijk en zal op weerstand uit de wijk stuiten.</p> <p>In de omgeving gebruikt ondergetekende ook gronden op basis van een geliberaliseerde overeenkomst. Deze wendt hij aan voor de inscharing van een beperkt aantal dieren. Hij acht de kans groot dat hij ook deze gronden door de aanpassingen aan de infrastructuur zal kwijtraken omdat de desbetreffende eigenaar, Het Utrechts Landschap, ook door het Tracé besluit wordt getroffen en deze gronden mogelijk als compensatie voor verloren gegane natuur zal moeten aanwenden.</p> <p>Ondergetekende moet dan ook de conclusie trekken dat door dit ontwerp Tracé besluit het areaalverlies dusdanig groot is waardoor hij in de toekomst alle bedrijfsactiviteiten zal moeten beëindigen. Hij wordt dan ook (wederom) zwaar benadeeld en voelt zich zwaar gedupeerd. Hij maakt dan ook ernstig bezwaar om het perceel kadastraal gemeente De Bilt sectie M nr. 153 als compensatie voor bos, landschappelijke inpassing en/of natuur aan te merken en een stuk van zijn eigendomsgrond voor de aanpassing in de infrastructuur aan te wenden. Hij pleit ervoor om de huidige bestemming en gebruik te handhaven en dus te vrijwaren van de voorgestelde claims, en om te zoeken naar alternatieven.</p>	<p>Rijkswaterstaat is sinds het voorjaar van 2016 met deze inspreker in contact. In de diverse overleggen is kennis genomen van de specifieke situatie en zorgen, zowel in het verleden als de huidige situatie. Naast een belangeninventarisatie is er inmiddels een gesprek over de tracéwet- en grondaankoopprocedure en worden diverse oplossingsrichtingen beschouwd. Een eventuele schadeloosstelling betreft een totale schadeloosstelling gebaseerd op de Ontheeningswet en de hierop gevormde jurisprudentie. Eén van de basisregels van de Ontheeningswet is dat de inkomens- en vermogenspositie van de indiener voor en na de ingreep gelijk dient te blijven. De bedrijfsvoering is hierbij een punt van aandacht. Overigens is het zo dat bij een betere doorstroming de luchtkwaliteit verbetert: stilstaand en optrekkend verkeer veroorzaakt meer uitstoot van stoffen dan doorstromend verkeer.</p>
--	---

Kwaliteitsverlies door milieu en landschap

Ook als het areaalverlies voor zijn bedrijf kan worden voorkomen, constateert ondergetekende dat de voorgestelde plannen in het Tracé besluit bij realisering tot een achteruitgang van zijn bedrijfsvoering leidt. De huidige omgevingskwaliteiten dragen bij aan het huidige (hoge) niveau van zijn bedrijfsvoering. Met deze kwaliteiten onderscheidt en profileert ondergetekende zich. Het bedrijf ligt in een sterk verstedelijkt gebied. Door de ligging van zijn bedrijf kan hij de kwaliteiten van rust, ruimte, groen, landelijke uitstraling en beleving van het buitengebied bieden. Voor het overgrote deel van de klanten en cliënten is dit de reden om voor zijn bedrijf te kiezen.

Op dit moment zijn de A27 en A28 al forse corridors in het landschap maar door het bos en de afzonderlijke bomen is dit nauwelijks zichtbaar en beperkt hoorbaar. Door de voorgestelde plannen wordt het landschap en de beleving sterk aangetast. Waarschijnlijk worden diverse landschappelijke compenserende maatregelen getroffen maar ondergetekende stelt dat het tenminste 15 jaar duurt voordat de resultaten van deze maatregelen het huidige niveau van de landschappelijke inpassing zal worden bereikt. Bomen groeien relatief langzaam. Daarbij komt dat het weglichaam hoger wordt en dus moeten de bomen en dergelijke nog hoger groeien om tot een vergelijkbare situatie te komen. Ook komen de lichtbronnen, lantaarns, langs de infrastructuur hoger zodat de uitstraling van het licht verder zal komen wat voor zijn bedrijf negatiever worden. Het spreekt voor zich dat de kwaliteiten voor dit bedrijf worden aangetast. De klanten en cliënten (zorgboerderij) vinden de locatie van ondergetekende niet meer aantrekkelijk en kiezen ervoor om hun paarden elders te stallen en om de zorg elders in te kopen. Dit geldt ook voor de akoestiek en de gezondheid. In het milieueffectrapport is er aangegeven dat de aanpassingen binnen de normen plaatsvinden. Mede in samenhang tot de voornoemde opmerkingen over het landschap zal dit de nodige twijfels onder de klanten en cliënten oproepen en deze zullen daardoor afhaken. Een ondernemer kan nooit op dergelijke gevoelens anticiperen zodat ingeschat wordt dat dit tot verlies van klanten leidt, minder aanwas kan worden verkregen en de prijzen voor zijn producten naar beneden zal moeten bijstellen.

Ook heeft ondergetekende de nodige twijfels en plaatst kanttekeningen bij deze onderzoeken. De aanleg en de aanpassingen aan de infrastructuur in het verleden hebben bewezen dat de toen gehanteerde modellen niet de werkelijkheid van nu hebben berekend. De toename en onvoorziene omstandigheden hebben tot veel meer overlast geleid. Dit heeft al tot de nodige negatieve effecten geleid. De toename van het geluid maar ook de negatieve gevolgen voor de volksgezondheid hebben directe gevolgen voor mens en dier. Ondergetekende maakt zich dan ook grote zorgen over de gezondheid van zijn gezin.

Alleen al door het verlies van de beplanting, bomenrij, zal de geluidsoverlast en de neerslag van fijnstof toenemen. Ook de overlast neemt toe doordat door de betere doorstroming de gemiddelde snelheid op de A27 en A28 zal toenemen. Aangezien zijn bedrijfsactiviteiten voor het overgrote deel buiten afspelen, heeft dit directe invloed op zijn klanten en ook voor ondergetekende en zijn vrouw. Ondergetekende stelt dat de uitstoot van het verkeer door de aanpassingen zal toenemen.

Hij eist dat er sowieso een nulmeting voor de akoestiek en de vervuiling, de uitstoot, voor zijn locatie wordt uitgevoerd en een plan voor de monitoring wordt opgesteld. Indien de normen worden overschreden, zal voor hem en zijn gezin, de klanten en cliënten de nodige maatregelen moeten worden getroffen.

Overigens stellen de cliënten en hun begeleiders op zijn bedrijfs onderdeel zorgboerderij (noodgedwongen) nog hogere eisen aan de omgevingskwaliteiten en de normen voor de volksgezondheid dan de gemiddelde. De cliënten op de zorgboerderij zijn uitermate gevoelig voor externe prikkels, denk hierbij aan cliënten met een autistisch spectrum. Ondergetekende schat in dat op korte termijn de directe gevolgen vooral bij deze groep optreden doordat cliënten, de zorgboerderij, elders hun heil zoeken. Nogmaals deze

	<p>bedrijfsactiviteit is met deze bijbehorende doelgroep erg kwetsbaar. Ondergetekende maakt zich dan ook grote zorgen en concludeert dat de voorgestelde aanpassingen aan de infrastructuur tot aantasting van diverse kwaliteiten en tot verslechtering van de volksgezondheid zullen leiden. Niet alleen de bedrijfsvoering staat daardoor onder druk en kan niet meer worden gecontinueerd maar ook het woongenot en de gezondheid van zijn gezin worden aangetast.</p>		
2	<p>Periode van aanleg</p> <p>In het Tracé besluit wordt een erg belangrijk aspect overgeslagen en dat is de periode van de aanleg en de aanpassingen van de infrastructuur, de zogenaamde bouwput. Ondergetekende schat in dat het realiseren tenminste twee jaar zal beslaan. Dit gaat met de nodige overlast gepaard en is nog veel ingrijpender dan de periode na de realisatie. In deze bouwperiode worden alle normen overschreden en zal het landschap en de omgeving hierdoor bijzonder onaantrekkelijk zijn. Voor zijn bedrijf is deze periode al funest en zal hij klanten en cliënten gaan verliezen omdat bedrijfsonderdelen in deze periode niet meer op het huidige niveau kan uitoefenen. Daardoor zal hij daarna nooit meer naar het huidige en toekomstige gewenste niveau van bedrijfsvoering kunnen komen.</p> <p>In het ontwerp Tracé besluit mist hij deze bouwperiode en maakt bezwaar dat dit onderdeel niet is meegenomen en –gewogen. Hij vindt dat dit onderdeel alsnog mee moet worden genomen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
3	<p>Waterhuishouding</p> <p>Ondergetekende constateert dat de waterhuishouding in het gebied in de afgelopen jaren is verslechterd. Het is onduidelijk of dit een gevolg is van grondwaterpeilverhoging of een slechtere afwatering of de combinatie daarvan. Hij is zelf van mening dat de druk van de huidige grondlichamen van de A27 en A28 daarin een grote rol spelen. In het Tracé besluit zijn deze gevolgen van deze grondlichamen voor de A27 en A28 die veel breder en hoger worden, voor de waterhuishouding tijdens de aanleg of na de realisering van de plannen niet of onvoldoende meegenomen.</p> <p>Hij mist ook de nodige gegevens over de waterhuishouding tijdens en na de realisatie van de infrastructuur. Dit treft de gevolgen van de zwaardere grondlichamen, de te hanteren peilen voor het grond- en oppervlaktewater alsmede een duidelijk detailplan over de ont- en afwatering. Hij stelt dat de waterhuishouding voor zijn gronden op de agrarische functie moet worden afgestemd.</p> <p>De huidige watergang langs de oksel van de A27 en A28 is nu in beheer van ondergetekende en hij wenst dit ook op deze wijze te behouden zodat hij er van verzekerd is dat het beheer op een goede wijze wordt uitgevoerd. Ondergetekende vindt dat alsnog dit aspect in het plan dient te worden opgenomen.</p>	<p>Als sprake zou zijn van de verslechterde waterhuishouding zou dit bekend moeten zijn bij het waterschap. In de toekomstige situatie verandert er niets aan de bestaande hoogte van het oppervlaktewaterpeilen. Ook de hoogteligging van de weg verandert niet langs dit deel van het tracé. De waterstructuur verandert wel (gedeeltelijke verlegging), echter langs het gehele tracé ter plaatse blijft de watergang gehandhaafd blijft en ook de bestaande waterafvoerrichting blijft gehandhaafd.</p> <p>De bestaande watergang in de oksel van de A27 en A28 betreft een primaire watergang in beheer en uitvoering bij het waterschap. De toekomstige watergang blijft een primaire watergang in beheer en onderhoud bij het waterschap.</p>	Nee
4	<p>Woongenot en waardedaling onroerend goed</p> <p>Bij de realisering van de voorgestelde plannen daalt de waarde van het onroerend goed en wordt het woongenot aangetast. Deze waardedaling, kapitaalsvernietiging, treedt tevens op door de noodgedwongen bedrijfsbeëindiging. Ook is de waardedaling een gevolg van het minder aantrekkelijk worden van zijn locatie. De eerdergenoemde waarden en kwaliteiten van het onderhavige gebied verslechteren alsmede diverse milieuaspecten waaronder de volksgezondheid. Het spreekt voor zich dat daarmee het woongenot wordt aangetast.</p> <p>Ondergetekende heeft zijn bezwaren tegen de voorgestelde plannen geuit. Indien de plannen alsnog doorgaan, wil hij voorafgaand aan de realisering van de plannen volledig worden gecompenseerd in deze waardedaling en compensatie voor zijn aantasting in het woongenot.</p> <p>Resume</p> <p>Het Tracé besluit en het milieueffectrapport hebben grote volgen voor zijn bedrijfsvoering en zijn gezin. De realisering van de voorgestelde plannen zullen tot beëindiging van</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwshade en nadeelcompensatie.</p> <p>Rijkswaterstaat, afdeling Vastgoed, is reeds in overleg met u om naar een passende oplossing te zoeken, ook in relatie tot mogelijke gevolgen voor de bedrijfsvoering en eventuele waardedaling.</p>	Ja

		<p>vrijwel alle bedrijfsonderdelen leiden. Ondergetekende heeft diverse deskundigen geraadpleegd en zij stellen uitdrukkelijk vast dat bij realisering van deze plannen het bedrijf niet meer levensvatbaar zal zijn. Het toekomstperspectief wordt weggeslagen. Dit leidt tot kapitaalsvernietiging en is de basis voor het behalen van een inkomen middels de agrarische onderneming weggenomen.</p> <p>Ondergetekende kan dan ook niet anders dan tegen het ontwerp Tracé besluit bezwaar maken en verzoekt u het plan dusdanig aan te passen zodat voor zijn bedrijf en zijn gezin geen nadelige effecten optreden zodat hij zijn bedrijf kan continueren en ook naar de toekomst kan blijven ontwikkelen.</p> <p>Ondanks zijn bezwaren wenst ondergetekende op korte termijn met het ministerie in overleg te treden voor het zoeken naar oplossingen en mogelijke alternatieven.</p> <p>Overigens heeft ondergetekende al met diverse vertegenwoordigers van het ministerie gesproken waarin hij zijn situatie kenbaar heeft gemaakt.</p>		
ZWE-00198	1	<p>Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar elke maand met mijn kind te genieten van de natuur, ruimte en verkeersdrukte van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als aardbewoner beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is laag om zo onze kinderen hun toekomst te ontnemen.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	<p>Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukte van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	<p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtverontreiniging ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtverontreiniging voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat hoegenaamd niet renderen, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.</p>	Nee
	4	<p>Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in zeer beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen helemaal rampzalig: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een hels lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	5	<p>Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO₂-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO₂-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee

	worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu.		
6	Door de veranderingen in Amelisweerd ben ik bang vooreen verandering in de grondwaterstand. Bij het lekragen van het vlies of door eventuele plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand veranderen. Zowel vernatting als verdroging zal leiden tot sterfte van oude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en de folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
7	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee
8	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
9	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken	Ja

		kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	
10	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraat en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	In het ontwerptractébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalsrisico's niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalsrisico's niet te vergroten.	Nee
12	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
13	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
14	Ik vind dat de regering nu haar besluit moet herzien op basis van voortschrijdend inzicht door terug te komen op haar doelstelling 'de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Als oplossing moet de regering de infrastructuur verbeteren met openbaar vervoer, dus niet met meer asfalt en meer autobewegingen. Hiermee voldoet de regering tevens veel beter aan aan de andere doelstelling 'de kwaliteit van de leefomgeving in stand houden'.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
15	Voor het ontwerptractébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee

		worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.		
	16	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Het valt mij op dat Decisio er hierbij van uitging dat er tijdens de werkzaamheden geen extra kosten zouden ontstaan door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegerekend, verdwijnt de economische onderbouwing van het project als sneeuw voor de zon.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	Nee
	17	Een hoger gebruik van fiets en openbaar vervoer leidt tot een verbetering van de gezondheid. Het leidt niet tot verslechtering van de luchtvervuiling. Daarom is stimuleren ervan verre te verkiezen boven verbreding van de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	18	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
ZWE-00199	1	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestrept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	2	Het getuigt van korte-termijndenken om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk honderden jaren voor je weer dezelfde potentie terughebt qua luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is onverstandig om zo om te gaan met de toekomst van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	4	De gezondheidsschade die u de omwonende aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee
	5	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6	Nee

	gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	
6	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
7	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
8	De maatschappelijke lasten van de luchtvervuiling bedragen minimaal zo'n 400 miljoen. Dit bedrag aan kosten voor de maatschappij (zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar hoort te worden verrekend bij de kosten van het TB. Dit zijn immers kosten die de belastingbetaler moet betalen. Het is overigens volstrekt niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
9	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
10	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
11	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
12	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerptractébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het	Ja

			<p>eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>	
ZWE-00200	1	<p>Al tientallen jaren lang wordt onderzoek verricht naar de effecten van wegwitbreidingen. En al die onderzoeken leiden tot dezelfde conclusie: Een wegwitbreiding mag dan soms tijdelijk even helpen tegen files, maar al gauw treedt er een aanzuigende werking op, die het effect weer teniet doet. Een vicieuze cirkel. Niet verstandig dus, niet doen!!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
	2	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet na realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	Ja
	3	<p>De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp-tracébesluit mag stellen.</p>	<p>Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.</p>	Nee
	4	<p>Nut en noodzaak van dit project van 1,2 miljard zijn niet aangetoond. De op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse laat zien, dat het project niet terugverdiend wordt. Met het CPB vind ik, dat het project eerst maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan totaal niet accepteren dat de Nederlandse overheid zo belastinggeld verkwist.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).</p>	Nee
	5	<p>Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.</p>	<p>Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.</p>	Nee

	6	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukte van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	7	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlagingsmaatregel wordt uitgevoerd, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja
	8	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	9	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
ZWE-00201	1	De zienswijze is gericht tegen verschillende punten die betrekking hebben op de bouw- en aanlegfase. Onderstaand worden deze punten verduidelijkt. Aanwezigheid werkterrein gedurende bouw- en aanlegfase Uit kaart 9 van de situatietekeningen van het ontwerpbesluit blijkt dat 'rondom' het dierenasiel een tijdelijk werkterrein wordt aangelegd. Aan de noordzijde van het dierenasiel is het werkterrein direct tegen de perceelgrens aan geprojecteerd. Ook is het werkterrein over de toegangsweg heen geprojecteerd. Uit de verschillende stukken behorende bij het ontwerpbesluit en het milieueffectrapport blijkt niet dat er rekening wordt gehouden met de gevolgen van dit werkterrein voor het dierenasiel. In zijn algemeenheid wordt gesteld dat er gestreefd wordt om de hinder en de beleving voor de omwonenden zoveel mogelijk te beperken. Opgemerkt wordt dat de werkzaamheden zoveel mogelijk op en vanaf de bouwterreinen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over	Ja

	<p>zullen plaatsvinden en dat de afwegingen met betrekking tot de aanvaardbare hinder in de besluitvorming rondom de omgevings- en APV-vergunningen aan de orde zullen komen. Op dit moment biedt het ontwerp tracébesluit geen enkele rechtszekerheid voor het dierenasiel dat de hinder wordt voorkomen.</p> <p>Hinder</p> <p>Het dierenasiel maakt zich ernstige zorgen over de hinder die zij zullen ondervinden van de bouwwerkzaamheden, te meer daar deze werkzaamheden 8 jaar duren. Hierbij gaat het in ieder geval om de volgende zaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Slechte bereikbaarheid: het dierenasiel is op dit moment bereikbaar via een geasfalteerde toegangsweg die langs het terrein van de Rijvereniging Amelisweerd loopt en die door een ventweg wordt ontsloten op de Koningsweg. Het is belangrijk dat het dierenasiel 24 uur per dag bereikbaar is. Niet alleen overdag maar ook in de avond- en nachtperiode kunnen dieren worden afgeleverd bij het dierenasiel. Het werkterrein is nu direct over de toegangsweg heen geprojecteerd. Uit het ontwerpbesluit blijkt niet wat er met deze toegangsweg gaat gebeuren. - Geluid- en trillinghinder: een dierenasiel is in de zin van de Wet geluidhinder geen geluidgevoelige bestemming. Echter vanwege de aanwezige dieren is het wel noodzakelijk om rekening te houden met de geluidbelasting op het dierenasiel(terrein). Geluid maar ook trillinghinder kan voor veel overlast voor de dieren zorgen. Zo kunnen de dieren stress en angst krijgen door bijvoorbeeld harde geluiden of hoge pieptonen. Als gevolg hiervan kunnen de honden gaan blaffen en dit kan resulteren in overlast voor omwonenden en problemen (handhaving) met de milieuwetgeving en de daarin vastgelegde milieuruimte. <p>Het dierenasiel moet op basis van artikelen 2.20 lid 1 en lid 5 van het Activiteitenbesluit voldoen aan maatwerkvoorschriften waarin de hoogst toelaatbare geluidbelasting op een aantal woningen in de omgeving is vastgelegd. Indien de aanwezige dieren als gevolg van hinder van de bouwwerkzaamheden meer gaan blaffen kan het dierenasiel mogelijk niet meer voldoen aan de maatwerkvoorschriften.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lichthinder: het is niet wenselijk dat dieren die in de buitenverblijven en - kennels aanwezig zijn hinder ondervinden van bouwlampen of de lampen van het bouwverkeer. Net als van geluid- en trillinghinder kunnen de dieren hierdoor angstig en gestrest raken. 	<p>onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Het werkterrein naast het dierenasiel is noodzakelijk voor de realisatie van het project. Het werkterrein is aangepast zodat de ontsluiting van het dierenasiel is aangepast. Zie hiervoor de Nota van Wijziging 2020.</p> <p>U vreest voor hinder en overlast van uw asioldieren van dit werkterrein. In zijn algemeenheid wordt verondersteld dat maatregelen die hinder voor mensen verminderen, ook gunstig zijn voor de aanwezige dieren.</p> <p>Er vindt specifiek overleg plaats met het dierenasiel over het minimaliseren van de hinder tijdens de realisatie.</p>	
2	<p>Schadevergoeding</p> <p>Zoals onder het kopje belang reeds is aangegeven heeft het dierenasiel het recht (middels erfpacht geregeld) om een deel van de gemeentelijke grond te gebruiken als toegangsweg. Gelet op dit zakelijk recht en het voornemen om dit perceel voor een termijn van ruim 8 jaar te gebruiken als werkterrein vertrouwen wij erop dat het Dierenasiel hiervoor een gepaste vergoeding ontvangt.</p> <p>Op dit punt behouden wij ons recht om hier later verder op in te gaan.</p> <p>Verzoek</p> <p>Namens het dierenasiel verzoeken wij u in het tracébesluit de inrichting van de bouwterreinen (in het specifiek het deelgebied ter plaatse van de Houtense Vlakte) nader uit te werken zodat de mogelijke overlast en hinder voor het dierenasiel in kaart gebracht kan worden en vervolgens ook de mogelijke maatregelen door u, in overleg met dierenasiel, bepaald kunnen worden om hinder te voorkomen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>De toegang tot het dierenasiel blijft gehandhaafd, het werkterrein is naast de toegangsweg gelegd.</p> <p>Op dit moment kan nog geen toelichting gegeven worden op de inrichting van het bouwterrein. Dat is aan de marktpartij die het project gaat uitvoeren. De marktpartij is wel verplicht hierover te communiceren met direct betrokkenen.</p> <p>Als u toch nadeel ondervindt van de bouwwerkzaamheden of beperking van u bereikbaarheid, kunt u aanspraak maken van de algemene regeling nadeelcompensatie, die hieronder wordt toegelicht.</p>	Nee
3	<p>Tevens wil het dierenasiel benadrukken dat zij graag zo snel mogelijk betrokken wordt bij de verdere planvorming/ uitwerking van het bouwterrein. Het dierenasiel wenst in ieder geval betrokken te worden bij de volgende zaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Situering van de toegangsweg; 	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>De problematiek van het dierenasiel ia bekend bij Rijkswaterstaat en er vindt overleg plaats met het dierenasiel.</p>	Ja

		<ul style="list-style-type: none"> - Inrichting van het bouwterrein; - De ontsluiting van het bouwterrein - De noodzaak om eventueel geluidwerende maatregelen te treffen. 	In de contractvoorbereiding zal de komende periode nader met u worden afgestemd. Rijkswaterstaat zal hiertoe het initiatief nemen. Onder zienswijzepunt 1 en in het algemeen deel van de Nota van Antwoord wordt in algemene zin toegelicht hoe wordt omgegaan met de werkterreinen en hinder.	
ZWE-00202	1	<p>Wijzigen op- en afritten Rijkswaterstaat dient ervoor zorg te dragen dat de op- en afritten naar de verzorgingsplaats/het motorbrandstoffenverkoopspunt in overleg met BP zodanig worden gereconstrueerd dat het BP motorbrandstoffenverkoopspunt optimaal en veilig bereikbaar is, gegeven de infrastructuur ter plaatse. Hiertoe zijn al afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat (zie gespreksverslag van mevrouw xxx van 18 september 2013).</p> <p>Indien er, als gevolg van de infrastructurele wijzigingen, onverhoopt bepaalde zaken op het motorbrandstoffenverkoopspunt (bijvoorbeeld: ondergronds leidingwerk, olie- en benzineafsciders, de prijzenpaal etc.) in het gedrang komen en als gevolg hiervan verplaatst dan wel aangepast zouden moeten worden, zal eerst voorafgaandelijk overleg met BP gepleegd worden teneinde te bezien of er mogelijkheden zijn om nadelige gevolgen te voorkomen. Indien dergelijke gevolgen niet vermeden kunnen worden dan zal BP voor deze kosten gecompenseerd worden.</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p>	Ja
	2	Zichtbaarheid van het motorbrandstoffenverkoopspunt Rijkswaterstaat dient ervoor zorg te dragen dat de zichtbaarheid van het motorbrandstoffenverkoopspunt niet wordt aangetast en dat eventueel uit te voeren werkzaamheden en voorzieningen zodanig worden uitgevoerd dat het zicht niet wordt belemmerd.	In het Landschapsplan is aanvullende begroeiing opgenomen in de omgeving van de verzorgingsplaats, maar alleen aan de kant van de bebouwing, niet aan de kant van de weg. Deze heeft mede tot doel het zicht op de verzorgingsplaats vanuit het landelijk gebied te beperken. De landschappelijke inrichting van de weg leidt niet tot een afname van de zichtbaarheid van de verzorgingsplaats vanaf de A27. Voorafgaand aan de start van de werkzaamheden zal de dan geselecteerde aannemer met alle belanghebbenden nadere afspraken maken over de uitvoering van de werkzaamheden. In die afspraken kan ook de zichtbaarheid van de verzorgingsplaats gedurende de werkzaamheden worden betrokken.	Ja
	3	Verkeershinder tijdens werkzaamheden Het BP motorbrandstoffenverkoopspunt zal sowieso voorafgaande en tijdens de verbreding van de A27 tussen het tijdvak 2017 en 2020 verkeershinder ondervinden en daarmee inkomsten derven waarvoor BP gecompenseerd zal moeten worden (nadeelcompensatie). Rijkswaterstaat zal BP op de hoogte dienen te houden van alle ontwikkelingen met betrekking tot de verbreding van de A27. Verder zal Rijkswaterstaat BP tijdig informeren over situaties die leiden tot verkeershinder en bereikbaarheid.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	Nee
ZWE-00203	1	Als Nederlands burger Alle jaren voorbereiding en plannen ten spijt, ontbreekt het in het uiteindelijke plan zoals het gepresenteerd is in het OTB aan een goede en geloofwaardige onderbouwing van de nut en noodzaak. Het betekent dat er van mij als burger verwacht wordt dat ik de overheid toevertrouw dat er een juiste beslissing genomen wordt, terwijl de partij die de Rijksoverheid informeert, Rijkswaterstaat, zich baseert op verouderde cijfers en deze verouderde cijfers gebruikt in rekenmodellen om achterhaalde aannames te onderbouwen.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p>	Nee
	2	Niet voor niets hebben het Centraal Plan Bureau en onderzoeksbureau Decisio op basis van actuele en accurate cijfers de minister het advies gegeven om de beslissing over de verbreding van de weg uit te stellen. Ook de TU Delft heeft geconcludeerd dat de kosten-baten-verhouding sterk negatief was bij de huidige verwachte economische groei. Voor de Commissie MER reden om te twifelen aan de nut en noodzaak van dit project en te verzoeken om een gedegen onderbouwing van de cijfers, iets waar tot op heden geen gehoor aan gegeven is. Dat betekent dat de minister op basis van foutieve gegevens een beslissing gaat nemen. Ik dring er dan ook bij Rijkswaterstaat op aan om alsnog op basis	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Het onderzoeksbureau Decisio heeft de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) opgesteld. Het CPB heeft een second opinion uitgevoerd en daarbij tegelijkertijd een</p>	Ja

	<p>van de meest recente cijfers en economische verwachtingen een eerlijke herberekening te maken en daarin de overwegingen en/of aanbevelingen van het CBP, Decisio, de TU Delft en de Commissie MER mee te nemen.</p>	<p>aantal aanbevelingen gegeven. In de brief aan de Tweede Kamer ter voorbereiding van het AO MIRT in juni 2014 is uitvoerig ingegaan op deze aanbevelingen (IENM/BSK-2014 125664). Deze aanbevelingen hebben niet geleid tot wijzigingen. De genoemde studie van de TU Delft betreft een derdejaars studentenscriptie waar geen besluitvorming op kan worden gebaseerd. De Commissie m.e.r. heeft in 2016 geoordeeld dat de milieu-effectrapportage van goede kwaliteit is en dat dit voldoende milieu-informatie bevat om een gedegen besluit te kunnen nemen.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
3	<p>De afgelopen jaren wordt keer op keer duidelijk dat Rijkswaterstaat bij het inschatten van de risico's en (financiële) gevolgen de mist in gaat. Ondanks de door Rijkswaterstaat zelf naar voren gebrachte expertise, slaagt Rijkswaterstaat er bij dit soort projecten slecht in om binnen de financiële kaders te blijven en/of de gestelde doelstellingen te halen. Dat maakt het voor mij als burger niet aannemelijk dat bij een aantal aanwijsbare tekortkomingen en fouten Rijkswaterstaat er bij dit project wel in zou slagen om de risico's en (financiële) gevolgen beheersbaar te houden.</p> <p>De risico's die met het verlengen van het folie genomen worden beperken zich niet alleen tot gevolgen voor direct omwonenden, maar kunnen ook leiden tot een langdurige afsluiting van de A27 met alle gevolgen van dien voor de verkeersdoorstroom in Midden-Nederland en met desastreuze gevolgen voor de natuur en waterhuishouding in het omringende gebied.</p> <p>Het niet in kaart hebben van deze risico's maakt het gehele OTB ongeldig en het is onacceptabel dat de in het OTB niet afgedekte risico's, die een grote financiële consequentie kunnen hebben, afgewenteld worden op de burger.</p>	<p>In de kostenraming wordt standaard een post voor risicoreservering opgenomen. Het project Ring past binnen het taakstellend budget zoals weergegeven in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. De financiële beheersing tijdens de uitvoering is geen onderdeel van het tracébesluit.</p>	Nee
4	<p>Als recreant in Amelisseweerd</p> <p>De route voor mij als wandelaar naar Amelisseweerd loopt langs het 'oude' fietspad in de spoorwegdriehoek genaamd 'Tussen de Rails'. Hier volgt het pad de oude waterloop, genaamd de Oud Wulverbroekwetering, de waterloop die een eeuwenoude verbinding vormt met de Kromme Oude Rijn en een belangrijke cultuurhistorische waarde heeft, en die bij het ontwerp van de wijk Lunetten een belangrijke rol gespeeld heeft, immers, de wijk Lunetten is ontworpen met als uitgangspunt het in stand houden van oude landschappelijke structuren. Zie Bijlage 1: Oud Wulverbroekwetering.</p>	<p>Bij de inrichting van het werkterrein wordt de route tussen Lunetten en de Mereveldseweg toegankelijk gehouden.</p>	Nee
5	<p>Hoewel direct langs de snelweg gelegen, gaat het hier om een waardevol stukje natuur dat mij niet alleen genoegen schenkt als ik hier langs kom op mijn wandeling naar Amelisseweerd, maar wat ook een broed- en verblijfplaats is voor diverse vogelsoorten en andere dieren. Het voornemen om dit waardevolle stukje natuur met cultuurhistorische waarde 'en passant' maar even te gebruiken als bouwplaats tijdens de acht jaar durende bouwperiode, getuigt van geen enkel respect voor de natuurlijke, cultuurhistorische en gevoelswaarde die dit stukje natuur voor vele Lunettenaren en andere passanten heeft. Ook hiermee logenstrafte Rijkswaterstaat zijn stelling dat de weg ontworpen is in samenhang met het omringende landschap en voldoet daarom ook op dit</p>	<p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal de opdrachtnemer de aanwezige beschermde flora en fauna inventariseren. In het werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Wet natuurbescherming zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Wet natuurbescherming verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en</p>	Ja

	<p>punt niet aan de uitgangspunten die voor dit project gedefinieerd zijn, zie ook het eerder genoemde citaat. Als er iets is waar geen rekening mee gehouden wordt in het OTB, dan is het wel de omgeving. Zie Bijlage 2: Geluidswerende groenstrook Tussen de Rails. Bovendien betekent het verwijderen van de groenstrook ten bate van een werkterrein dat er geluidsoverlast van de A27 gaat ontstaan, nu dus op nóg een andere plek in Lunetten. Ook dat is wederom in strijd met de door Rijkswaterstaat zelf geformuleerde uitgangspunten.</p>	<p>verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p> <p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden.</p> <p>Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig is, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders.</p> <p>In de Nota van Wijziging 2020 is beschreven dat het werkterrein langs de groenstrook 'Tussen de Rails' verkleind is, zodat de eerste lijn bomen gespaard kan blijven.</p>	
6	<p>En dan de waarde van Amelisweerd zelf en de grove aantasting die stukje waardevolle natuur wederom te wachten staat.</p> <p>Amelisweerd is een uniek rivierbos met onschatbare waarde als natuur- en recreatiegebied met grote cultuurhistorische betekenis. De vele bezoekers, waaronder ikzelf, komen daar al jaren om te genieten van de natuur en om de verkeersdrukke van de stad achter zich te laten. Het is voor mij en velen met mij volkomen onbegrijpelijk en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een verbreding van de snelweg en dat oplossingen die slimmer gebruik maken van de beschikbare ruimte buiten beschouwing worden gelaten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur</p> <p>Oude bomen zijn inderdaad niet zonder meer te vervangen door nieuwe. Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Bomen maken deel uit van die leefomgeving. Daarom worden natuurwaarden – dus ook bomen - ruimhartig gecompenseerd.</p>	Nee
7	<p>Zeker na de pijnlijke strijd eind jaren zeventig, begin jaren tachtig van de vorige eeuw om het toentertijd voor de aanleg van de weg gekapte bos zou je mogen verwachten dat Rijkswaterstaat er alles aan zou doen om te voorkomen dat dit waardevolle natuurgebied aangetast wordt. Groot is dan ook mijn ontzetting over de voorgenomen plannen en over het feit dat ondanks alle inspraakrondes en eerdere protesten in de definitieve plannen toch sprake is van een aantasting van Amelisweerd die een bedreiging vormt voor het hele ecologische systeem van dit bos. Alleen al vanwege het negeren van de wensen van velen op dit punt maakt de door Rijkswaterstaat gehanteerde argumentatie ongelooftwaardig.</p>	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p>	Ja

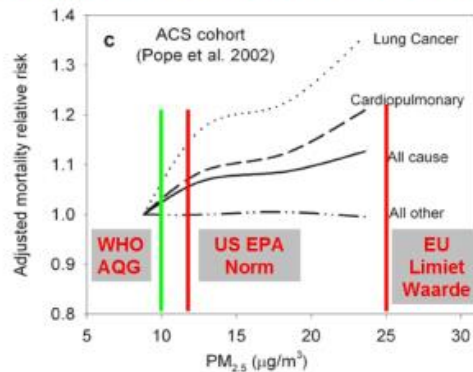
		<p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermde) soorten).</p>	
		<p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p>	
8	<p>Door de veranderingen in en bij Amelisweerd verwacht ik bovendien dat de grondwaterstand verandert en vrees ik voor verdroging. De landgoederen zijn gevoelig en nemen een unieke positie in, reden om daar geen risico mee te nemen.</p>	<p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	Ja
9	<p>De compensatie voor het vernietigen van een buitengewoon waardevol deel van Amelisweerd is volstrekt onvoldoende uitgewerkt. De kaartjes met zoekgebieden die Rijkswaterstaat hanteert beiden geen enkele garantie op verwerving en inrichting van hoge en met de huidige situatie overeenkomende kwaliteit. Het OTB zoals nu voorligt is niet geldig zolang de compensatie niet op een fatsoenlijke manier geregeld is. En fatsoenlijk betekent ook dat er niet gecompenseerd kan worden in gebieden die nu al als natuurgebied met ecologische waarde bekend staan. Compensatie dient plaats te vinden op locaties die een uitbreiding betekenen van natuurgebied. Ook hier geldt weer dat de uitgangspunten die Rijkswaterstaat zelf formuleert niet toegepast worden, en dat vanuit dat oogpunt op puur procedurele gronden het voorliggende OTB ongeldig en mogelijk zelfs onwettelijk is, wat nog eens bevestigd wordt door alle fouten en onduidelijkheden die in het OTB te vinden zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van Natuur Netwerk Nederland (NNN) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte het NNN gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja
10	<p>Een voorbeeld hiervan is te vinden in bijlage 6, bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Dat is slechts een van de vele fouten en onduidelijkheden die mij als burger niet het vertrouwen geven dat de vaststelling van het OTB op een zorgvuldige manier heeft plaats gevonden, terwijl we het wel hebben over een project dat op z'n minst 1,2 miljard Euro gaat kosten waarbij geen enkele twijfel zou mogen ontstaan met betrekking tot een zorgvuldige besluitvorming.</p>	<p>De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het</p>	Ja

		ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	
11	Los daarvan speelt een uitspraak van de Raad van State uit 1980 een belangrijke rol bij de vraag of het überhaupt is toegestaan om de bak te verbreden. Bij de behandeling van het bestemmingsplan Maarschalkerveerd (1980) heeft de Raad van State een uitspraak gedaan over de constructie en maximale breedte van de bakconstructie ter hoogte van Amelisweerd. De Raad van State motiveerde de keuze voor de kleinere bakconstructie in plaats van de door Rijkswaterstaat verkozen vliesconstructie met glooiende wanden met een verwijzing naar de grote natuurwetenschappelijke waarde van het landgoed. De voorgenomen verbreding druist in tegen deze uitspraak, maar de beperking staat nog steeds overeind, waardoor verbreding gewoonweg niet is toegestaan.	De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerveerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende MER Tweede Fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.	Ja
12	Als bewoner van de wijk Lunetten heeft Rijkswaterstaat al moeite om de compensatie voor de gekapte bomen Amelisweerd op een fatsoenlijke manier rond te breien, over compensatie van de gevolgen op andere plekken, zoals in Lunetten, wordt in alle talen gezwegen en alles is erop gericht om de weg aan te leggen, en niet op een omgevingsvriendelijk inpassen van de weg. Voor Lunetten betekent de verbreding van de weg in ieder geval acht jaar bouwoverlast, met gedurende de bouw geluidsoverlast en luchtverontreiniging, waarbij niet voldaan hoeft te worden aan de reguliere regelgeving, en de aanleg van geluidsmuren ter hoogte van 12 meter, een horizonvervuilende oplossing waarbij Rijkswaterstaat niet eens het geluidswerend effect kan garanderen (dit volgens een uitspraak van een medewerker van Rijkswaterstaat op de voorlichtingsavond in de Musketon, d.d. 2015). Toename van verkeer leidt sowieso tot een toename van geluidsoverlast en luchtverontreiniging, zonder dat daar voor de wijk iets tegenover staat. Ook hier is weer geen sprake van een ontwerp dat ingepast is in de omgeving, maar van een wegverbreding waarbij pas in tweede instantie gekeken wordt hoe er kan worden gegaan met de nadelige gevolgen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de wijk Lunetten. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). U vreest dat de schermen voor Lunetten tot horizonvervuiling zullen leiden. De schermen worden zorgvuldig ingepast. Deze inpassing wordt in het Esthetisch Programma van Eisen nader uitgewerkt. De gemeente Utrecht is daar intensief bij betrokken. Vanuit Lunetten gezien liggen de schermen achter de grondwal waarop de huidige schermen staan. Deze wal, en de toekomstige beplanting op de wal, zal het scherm grotendeels aan het oog onttrekken.	Ja
13	Het ontwerpprincipe van een steeds hogere geluidsmuur (12 meter, gelijk aan een flat van vijf verdiepingen) om de toename van meer geluid door meer verkeer te kunnen weerstaan is sterk verouderd en stamt uit de vorige eeuw. Eigentijdse, duurzame en toekomstgerichte alternatieven in de vorm van geheel of deels overkapte inpassing van de weg komen in de plannen niet voor, net zo min als de toepassing van andere innovatieve oplossingen. Mij is bekend dat ideeën hiervoor tijdens de inspraakperiode wel degelijk zijn voorgelegd aan Rijkswaterstaat, maar er is onvoldoende onderzocht of zo'n oplossing ingepast kan worden in het ontwerp. Een overkapping gecombineerd met elektriciteit opwekkende planten, windturbines en zonnepanelen zou een wijk als Lunetten voor een groot deel zelfvoorzienend kunnen maken, en daarmee zou de aantasting van de wijk door toenemende geluidsoverlast en luchtverontreiniging, zoals die door Rijkswaterstaat zelf voorzien wordt, en acht jaar bouwoverlast op een voor mij als wijkbewoner acceptabele manier gecompenseerd kunnen worden. Op zo'n manier zou het project tot een win-winsituatie omgezet kunnen en draagt een project van de Rijksoverheid bij aan het halen van de landelijke milieudoelstellingen en in het bijzonder die van de stad Utrecht. Voor wat hoort wat, tenslotte.	De geluidschermen hebben als primaire doel het beperken van de geluidbelasting. Daarnaast is er sprake van een afweging tussen verschillende ambities: een groene uitstraling, een bijzondere uitstraling op specifieke locaties, opwekken zonne-energie, transparantie. In het tracébesluit is een passage opgenomen die het mogelijk maakt in de toekomst zonnepanelen op of in de geluidsschermen te plaatsen, mits dit geen gevolgen heeft voor de akoestische kwaliteit daarvan. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat met 'gewone' geluidschermen de benodigde reductie kan worden bereikt. Geluidschermen met een hoogte van 12 meter zijn niet extreem hoog en technisch goed realiseerbaar. Afgezien van het feit dat het dus niet nodig is om uitgebreidere maatregelen te treffen, is een overkapping niet veel effectiever dan een gewoon geluidsscherm. Het geluid in de wijk Lunetten wordt bepaald door alle wegen in de nabijheid van de wijk en in het knooppunt Lunetten liggen veel afzonderlijke wegvakken. Een luifel langs de wijk zou vooral effect hebben op de dichtbij gelegen wegvakken en niet op de wegvakken die verder daarvan af liggen.	Ja

14	<p>Het niet verwerken van dit soort oplossingen op een project dat op z'n vroegst in 2026 opgeleverd wordt en een groot deel van deze eeuw mee moet gaan, is een ernstige tekortkoming van de Rijksoverheid ten opzichte van zijn burgers, zeker gezien de verplichtingen die de overheid op zich genomen heeft met de ondertekening van het verdrag dat eind 2015 tijdens de Klimaatconferentie Parijs 2015 (COP21) gesloten is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid</p>	Nee
15	<p>Het hele verhaal over de luchtkwaliteit en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een wassen neus. Het middelen van zware luchtverontreiniging waarbij het gemiddelde berekend wordt door de zwaar vervuilde gebieden op te tellen bij de zeer licht vervuilde gebieden is voor elk weldenkend mens natuurlijk een gotspe. Het betekent dat er op bepaalde plekken, zoals nu de woonwijken grenzend aan de A27/A12, geaccepteerd wordt dat er sprake is van verontreiniging die ver boven die landelijke geldende gemiddelde norm uitkomt, maar die vanwege de middeling wettelijk acceptabel is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Uw uitspraak: "Het middelen van zware luchtverontreiniging waarbij het gemiddelde berekend wordt door de zwaar vervuilde gebieden op te tellen bij de zeer licht vervuilde gebieden" komt niet overeen met de wettelijke gevalideerde en goedgekeurde rekenmethodiek van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL wordt de concentratie op een weglocatie berekend door de som van de achtergrondconcentratie en de bijdrage van de weg. De achtergrondconcentraties worden jaarlijks door het RIVM vastgesteld op basis van metingen. De omstandigheid die inspreker schetst is niet aan de orde binnen het gehanteerde model.</p> <p>In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen.</p>	Nee
16	<p>Een organisatie die schermt met het al eerder genoemde citaat ('De nagestreefde doelstelling voor de omgeving is dat maatregelen aan de Ring in elk geval niet tot verslechtingen leiden, en waar mogelijk zelfs een verbetering opleveren. Het gaat daarbij om het hele palet: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, sluipverkeer en bijvoorbeeld ook allerlei waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie.' Bron: Rijkswaterstaat, A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld, Mei 2016.) zou zich ernstig moeten schamen om met zo'n redenatie zich te verdedigen, terwijl uit allerlei rapporten inmiddels duidelijk is dat de luchtverontreiniging veel schadelijker gevolgen heeft voor de gezondheid dan tot nog toe werd aangenomen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Ja
17	<p>Professor Brunekreef, werkzaam bij het gerenommeerde en aan de Universiteit van Utrecht verbonden onderzoeksinstituut IRAS, heeft aangetoond dat de nu gehanteerde normen ernstig tekort schieten, kennis die ook bij Rijkswaterstaat en de Rijksoverheid bekend is. Ook de WHO (Wereldgezondheidsorganisatie) hanteert veel scherpere normen als het gaat om luchtverontreiniging en de gevolgen voor de gezondheid. Bij een project dat op z'n vroegst pas in 2026 afgrond wordt mag men verwachten dat bij het hanteren van normen rekening gehouden wordt met de te verwachten ontwikkelingen op dit vlak, net zoals door Rijkswaterstaat (verouderde) aannames gedaan worden over de toename van verkeersdrukke. Die verwachting wordt in het geval van dit OTB op geen enkele manier waargemaakt, wat betekent dat de Rijksoverheid zijn verplichtingen jegens de bevolking verzaakt. Ter illustratie een grafiek van de ziektelast van fijnstof (PM_{2,5}). Pas bij een norm van 10-12 µg gaat die ziektelast redelijk omlaag. De Europese norm is 25 µg en zou dus flink omlaag moeten naar de WHO norm van 12 µg, de norm van de Wereldgezondheidsorganisatie.</p>	<p>Landelijk luchtbeleid</p> <p>In 2020 is door het Rijk, provincies en gemeenten het "Schone Lucht Akkoord" afgesloten. Het Schone Lucht Akkoord is gericht op de beperking van de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging. De doelstelling gaat verder dan het voldoen aan de Europese normen. Dat is de ondergrens, het doel is schonere lucht door minimaal 50% gezondheidswinst in 2030 uit binnenlandse bronnen te realiseren ten opzichte van 2016. Concreet gaat het Schone Lucht Akkoord om een vermindering van de uitstoot van fijnstof, en stikstofdioxide door wegverkeer, mobiele werktuigen, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens. Rijk, gemeenten en provincies die meedoen verplichten zich jaarlijks de voortgang te laten zien. Het RIVM rekt periodiek de effecten van de maatregelen door en heeft een gezondheidsindicator ontwikkeld, waarmee je per buurt de voortgang kunt zien. Met het Schone Lucht Akkoord verwacht het kabinet in 2030 dat gemiddeld ruim 4 maanden gezondheidswinst is gerealiseerd en dat er jaarlijks 4.000 tot 5.000 minder sterfgevallen als gevolg van blootstelling aan luchtverontreiniging zijn.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet</p>	Ja



Normen voor fijn stof (PM2.5)



Universiteit Utrecht

Bron: Luchtverontreiniging, wat is de omvang van het risico? Bert Brunekreef, PhD, IRAS.

Door deze signalen te negeren maken Rijksoverheid en Rijkswaterstaat zich met vooruitwerkende kracht schuldig aan een misdaad tegen de bevolking, iets wat binnen nu en dertig jaar zal blijken. Omdat ik, als representant van de generatie die nu beslissingen neemt over de toekomst van onze kinderen en de generaties na mij, mijn verantwoordelijkheid neem, kan ik niet toestaan dat de voorliggende plannen op geen enkele manier een voorschot nemen op ontwikkelingen die op dit gebied plaats zullen vinden. In de huidige plannen geen rekening houden met deze ontwikkelingen is een ernstige omissie die ik als verantwoordelijk burger onder de aandacht moet brengen bij de verantwoordelijken voor deze plannen en waarbij ik van de plannenmakers een ander antwoord verwacht dan dat er aan de huidige norm voldaan wordt.

voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie <https://www.luchtmeetnet.nl/> Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op <https://www.nsl-monitoring.nl>.

- 19 Als bewoner Zwarte Woud, Utrecht Lunetten De straat waar ik woon grenst onmiddellijk aan de bak van de A27, op een plek waar het folie verbreed moet worden. Gezien het feit dat hier alleen nog sprake is van oplossingsrichtingen waar onderzoek naar gedaan is door Witteveen+Bos en de beslissing over welke methode gebruikt gaat worden pas gaat vallen bij de aanbesteding van het project, wordt er straks door de minister een beslissing genomen waarbij van een belangrijk deel van het project onbekend is hoe dit uit zal pakken en of het globale plan in werkelijkheid wel uitgevoerd kan worden. Uit het rapport Wegverbreding A27 Overzicht methoden 'bouwen in de folieconstructie' dat Witteveen+Bos in opdracht van Rijkswaterstaat heeft opgesteld, blijkt duidelijk dat men op dit moment onvoldoende zicht heeft op de omvang van de risico's. Bij alle onderzochte technieken er wordt gesteld dat de gevolgen voor de omgeving afhangen van de gekozen techniek, maar gezien het feit dat geen van de voorgestelde technieken ooit op deze grote schaal is toegepast, betekent dit de facto dat de risico's op dit moment niet ingeschat kunnen worden. Voor een plan van 1,2 miljard Euro is het onacceptabel dat ik als bewoner in het ongewisse blijf over de risico's totdat er zich een aannemer meldt die zegt dat hij de klus voor een bepaald bedrag kan klaren. De afgelopen jaren is bij diverse grootschalige projecten waar Rijkswaterstaat bij betrokken is, gebleken dat deze werkwijze inderdaad risico's met zich mee brengt en schade tot gevolg heeft, ofwel ten aanzien van de

Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten. Rijkswaterstaat heeft in het geactualiseerde MER de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In het MER zijn de effecten van deze bouwmethode beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. De maatregelen zorgen er ook voor dat een mogelijke beïnvloeding van de grondwaterstand wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.

Ja

	<p>omgeving, ofwel in de vorm van oplopende kosten. Het risico van een aannemer die tegen te lage kosten een techniek aanbiedt die in de praktijk tot schade kan leiden is niet ondenkbaar en Rijkswaterstaat biedt onvoldoende waarborg om mij er als bewoner van te overtuigen dat dit risico niet of slechts in geringe mate bestaat.</p> <p>Bij de diverse voorgestelde werkwijzen zie ik de volgende risico's:</p> <p>Bij de wateropzetmethode kan het heien van een damwand tot trillingen die schade aanbrengen aan mijn woningen bij het bezwijken van de damwand wordt de gehele waterhuishouding in mijn omgeving verstoort, met de kans op verzakkingen en schade aan mijn woning en uitdroging van de omgeving.</p> <p>Bij de pers methode bestaat het risico dat het folie scheurt wat tot een verstoring van de waterhuishouding in mijn omgeving leidt, met de kans op verzakkingen en schade aan mijn woningen uitdroging van de omgeving.</p> <p>Bij de groutmethode bestaat het risico dat het folie door het uithakken van het versteende talud beschadigd raakt, ook dit leidt tot een verstoring van de waterhuishouding in mijn omgeving, met de kans op verzakkingen en schade aan mijn woning en uitdroging van de omgeving.</p> <p>Bij de methode waarbij de grondwaterdruk tijdelijke verlaagd wordt bestaat het risico op uitdroging van de omgeving en wordt de waterhuishouding verstoord, met de kans op verzakkingen en schade aan mijn woning.</p> <p>Witteveen+Bos stelt: 'Indien wordt overwogen om deze methode in dit folievak toe te passen, verdient het aanbeveling nader onderzoek te doen naar de ecologische gevolgen van deze grondwaterstandsverlaging en de mogelijke beheersmaatregelen om permanente negatieve ecologische effecten te voorkomen.' Het ontbreken van een berekening van deze risico's, in de eerste plaats voor mij als huiseigenaar, in de tweede plaats voor mij als wijkbewoner en in de derde plaats voor mij als belasting betalende burger is een ernstige tekortkoming in het voorliggende plan. Eerst een beslissing nemen op basis van een beperkt aantal gegevens en pas na een groen licht voor een project uitzoeken wat een goede techniek is en tegen welke kosten dat uitgevoerd kan worden, druist in tegen elke vorm van logisch nadenken en onderbouwd beslissingen nemen. Hier wordt gewoon gegokt, niet alleen met belastinggeld, maar ook met mijn eigendommen. Voorwaarde om een beslissing te nemen over een onderdeel van het project dat zulke grote risico's met zich mee brengt, is dat eerst bepaald wordt welke methode er gehanteerd wordt en wat de risico's daarvan zijn.</p> <p>Hoewel er een aantal technieken om het folie te verlengen is onderzocht, ontbreekt de berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Het uitvoeringsrisico is groot, zoals ook blijkt uit de rapportage van Witteveen+Bos, en dit risico zou moeten meegewogen worden in het OTB, zodat er een afweging op feiten kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.</p> <p>Een merkwaardige stelling die Witteveen+Bos hanteert in zijn rapport is bij de inschatting van de risico's voor de omgeving, die in alle gevallen als veilig wordt bestempeld, terwijl die status afhangt van de vraag of de technische oplossing al dan niet een risico met zich meebrengt, wat bij alle methoden op één na het geval is.</p> <p>Anders gezegd: als er in de techniek een risico is op falen of er is sprake van onzekerheden, dan is het risico van een effect op de omgeving net zo groot en kan niet kleiner zijn dan het technische risico, terwijl</p> <p>Witteveen+Bos doet voorkomen alsof het risico voor de omgeving er dan niet zou zijn.</p> <p>Als dit de rapportages zijn waarmee Rijkswaterstaat de beslissing over het OTB onderbouwt, dan is het risico op failure nog groter al werd aangenomen en vormt elke gekozen methode gezien de uitvoeringsrisico's een bedreiging voor mijn directe omgeving en voor mijn woning.</p>	<p>Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>	
20	<p>Toename geluidbelasting</p> <p>Een grote zorg heb ik ten aanzien van de toename van de geluidbelasting. Uit bijlage 9e deelrapport specifiek, Rekenresultaten gemeente Utrecht, behorende bij het Akoestisch</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.</p>	Ja

	<p>onderzoek OTB/MER 2e fase Ring Utrecht, blijkt dat de geluidbelasting op diverse woningen in mijn buurt toeneemt. Daarbij is de westelijke gevel als uitgangspunt genomen. Deze gevel is echter niet maatgevend; dat zijn de oostelijke gevels van de woningen. Verder valt op dat voor diverse woningen en aan het Zwarte Woud en de Nieuwe Houtenseweg een meethoogte van 1,5 m is aangehouden, terwijl deze woningen zich op de eerste en tweede verdieping bevinden. Kortom, de berekeningen van de geluidsbelasting gaan uit van onjuiste uitgangspunten en ik vermoed dat de geluidbelasting op alle woningen in dit complex nóg verder toe zal nemen wanneer met de juiste uitgangspunten wordt gerekend. Dat is voor mij en mijn gezin onaanvaardbaar. Ook de woningen die iets verder van de weg afliggen krijgen te maken met een hogere geluidsbelasting, ook omdat er binnen de opzet van het gehele woningcomplex sprake is van een weerkaatsing van het geluid binnen de straten die het geluid op een aantal plekken versterkt. Ook dit akoestische effect is niet meegenomen in de geluidsmetingen en-berekeningen, hetgeen een ernstige tekortkoming betekent.</p> <p>Ontbreken geluidsmaatregelen Zwarte Woud</p> <p>Tussen de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud en de A27 bevindt zich nu nog een groot aantal bomen en andere dichte begroeiing die een geluidswerende werking hebben. Dat is ook nodig, omdat tussen de twee grote kantoor-gebouwen (respectievelijk Woudstede en ARBO) een groot gat zit, waar zonder die bomen en begroeiing veel verkeerslawaai tussendoor zou komen. Ook houdt deze groenstrook veel geluid tegen van de spoorlijn, die hier de A27 kruist en met veel geraas de spoorviaducten passeert. Zie Bijlage 3: geluidswering Zwarte Woud.</p> <p>Groot is dan ook mijn verbazing dat deze groenstrook wel geschrapt wordt ten bate van de verbreding van de weg, maar dat er géén geluidswerende maatregelen zijn voorzien. Zelfs zonder geluidsmetingen en wettelijke bepalingen op dit punt, is hier sprake van een achteruitgang voor de omgeving en voor de omwonenden, wat in strijd is met de uitgangspunten voor dit project, in de woorden van Rijkswaterstaat zelf: 'De nagestreefde doelstelling voor de omgeving is dat maatregelen aan de Ring in elk geval niet tot verslechteringen leiden, en waar mogelijk zelfs een verbetering opleveren. Het gaat daarbij om het hele palet: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, sluisverkeer en bijvoorbeeld ook allerlei waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie.'</p> <p><i>Bron: Rijkswaterstaat, A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld, Mei 2016.</i></p> <p>Alleen daarom al is het ontbreken van geluidswerende maatregelen op deze plek onacceptabel. Bovendien blijkt dat in de geluidberekeningen geen rekening is gehouden met het feit dat deze volwassen bomen en overige begroeiing gekapt gaan worden. Deze bomen mogen volgens de geluidsrekenmodellen misschien niet worden meegerekend als geluidwerend, maar in de praktijk werkt dit hier op dit moment wel degelijk zo. Ik voorzie dan ook in de praktijk een nóg grotere toename van de geluidbelasting in vergelijking met de uitkomsten uit het gehanteerde geluidsmodel, een model dat uitgaat van jaarlijkse gemiddelden qua windrichting, weersomstandigheden etc., waarbij geen rekening gehouden wordt met het feit dat op veel momenten deze gemiddelde norm overschreden wordt. Van een partij die bovengenoemd citaat hanteert als uitgangspunt voor het ontwerp van de weg verwacht ik niet dat die op deze manier het toelaatbare volledig oprekt tot aan het maximaal toelaatbare binnen de wettelijke norm, die op zichzelf al omstreden is.</p>	<p>Uit aanvullend onderzoek, dat is uitgevoerd naar aanleiding van opmerkingen van bewoners op de informatieavond en de ingediende zienswijzen, is gebleken dat er een doelmatig scherm tussen de gebouwen Woudstede en ARBO geplaatst kan worden. Het scherm tussen de gebouwen komt rechtop te staan en wordt van transparant materiaal gebouwd.</p> <p>De geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht met 53 dB is lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Bij het bepalen van deze geluidbelastingen is gebruik gemaakt van een gedetailleerd rekenmodel, waarbij het effect van optredende reflecties is meegenomen.</p>	
21	<p>Groene buffer</p> <p>Zoals hierboven beschreven, bevinden zich in de open ruimte tussen de kantoorgebouwen diverse volwassen bomen. Hierdoor wordt de A27 vanaf het Zwarte Woud visueel dan ook niet ervaren, zie Bijlage 3: geluidswering Zwarte Woud. Volgens</p>	<p>De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg.</p>	Ja

	<p>de uitbreidingsplannen van de A27 worden deze bomen gekapt, waardoor deze groene buffer tussen de A27 en de woningen op het Zwarte Woud compleet verdwijnt. Dit betekent dat mijn burens en ik direct zicht op de A27 gaan krijgen, wat een enorme achteruitgang betekent voor onze leefomgeving, het karakter van het groene Lunetten aantast en iets is wat wederom niet overeenkomt met de door Rijkswaterstaat geformuleerde uitgangspunten (zie citaat boven).</p> <p>Ik ben van mening dat ter compensatie van het verloren gaande groen er een groene wand opgetrokken moet worden tussen de weg en de kantoorgebouwen. Daarbij kunnen de gebouwen zelf een groene gevelbekleding krijgen en kan er tussen de twee kantoorgebouwen een groene muur gebouwd worden, wat enigszins overeenkomt met de situatie zoals die nu is en wat het voordeel biedt dat het groen een luchtzuiverende werking heeft. Hoewel Rijkswaterstaat ontkent dat groene begroeiing deze werking kan hebben, blijkt uit onderzoek dat dit wel degelijk het geval is.</p>	<p>Er vindt onderzoek plaats naar de luchtzuiverende werking van groene schermen. Tot op heden is deze werking nog onvoldoende aangetoond om mee te kunnen nemen in de berekening van de luchtkwaliteit. Om die reden wordt er in de berekening van de luchtkwaliteit geen rekening gehouden met een luchtzuiverende werking.</p>	
22	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>Niet alleen vanuit visueel oogpunt is een groen geluidsscherm noodzaak, maar dus ook vanuit het oogpunt van de luchtkwaliteit. Op diverse plaatsen worden in de plannen bomenrijen, soms zelfs in meerdere lagen, verwijderd. In het RIVM rapport "Het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit, Update 2011", RIVM Rapport 680705019/2011 van J. Wesseling, S. van der Zee (GGD Amsterdam) en A. van Overveld wordt op de situatie van bomen langs een snelweg ingegaan.</p> <p>'In het rapport is in sectie 4.5 voor een schematische situatie onderzocht wat het effect is van een aaneengesloten bomenrij langs een snelweg. Het effect van de bomenrij plus ondergroen is dat de concentraties op en direct naast de weg iets toenemen en de concentraties op grotere afstand iets afnemen omdat de luchtstroom omhoog wordt gestuwd. Hierbij is het eventuele effect van depositie van fijnstof op de bomen nog niet in rekening gebracht. Hoewel niet onderzocht, mag worden aangenomen dat meerdere boomrijen dit afschermdende effect versterken. Evenzo zal het verwijderen van bestaande boomrijen naast een snelweg het opstuwende/afschermende effect van de boomrijen naar verwachting verminderen en in hogere bijdragen van de emissies van het wegverkeer in de omgeving resulteren.'</p> <p>In het InnovatiePlatform Luchtkwaliteit (IPL) van RWS is het effect van groen langs wegen ook onderzocht en samengevat in 'Toepassingsadvies Vegetatie, Het advies t.a.v. de toepassing van vegetatie ter verbetering van de luchtkwaliteit langs snelwegen, Rapportnummer IPL-2b'. In het advies van het IPL wordt ook op de mogelijke afschermdende werking van groenstroken op grotere afstanden tot de weg gewezen. Tevens wordt gewaarschuwd voor potentieel negatieve effecten op kortere afstanden achter de vegetatie. Bij het uitdunnen van een bestaande groenstrook is het denkbaar dat mogelijke kleine positieve effecten teniet worden gedaan en dat negatieve effecten gaan optreden. In de uitwerking van de plannen van Rijkswaterstaat ontbreekt een onderzoek naar het effect van het verwijderen van de groenstroken langs de snelweg op de luchtkwaliteit, terwijl dat voor een juiste beoordeling van de effecten op het milieu een noodzakelijk en onmisbaar onderdeel is. Op dit punt schiet Rijkswaterstaat te kort. In ieder geval is aangetoond dat de luchtkwaliteit in stadsparken en stadsbossen beter is dan in het bebouwd gebied daaromheen. [CROW, 2011]</p> <p>Ik reken het Rijkswaterstaat zwaar aan dat het onvoldoende onafhankelijk onderzoek doet naar het positieve effect van bomen en begroeiing op de luchtkwaliteit en dat Rijkswaterstaat de mogelijke negatieve effecten bij onoordeelkundige toepassing ten onrechte als inconclusie hanteert. Bij juiste plaatsing en verhoudingen is aangetoond dat bomen en begroeiing een positief effect op de luchtkwaliteit hebben. Zonder compensatie in de vorm van een groene geluidsmuur en gevelbeplanting is het kappen van de bomen en de begroeiing tussen de kantoorgebouwen en de snelweg</p>	<p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf</p> <p>Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidsschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidsschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidsschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>U geeft terecht aan dat er onderzoek is gedaan naar de invloed van bomen en struiken op de verspreiding van emissies van het wegverkeer. Echter, in de gevalideerde luchtmodellen mag niet met een dergelijk effect worden gerekend aangezien het effect ondanks het onderzoek nog onvoldoende onderbouwd is en het effect ook seizoensafhankelijk is. Om die reden zijn de effecten van het toevoegen of weghalen van groenstroken niet meegenomen in de berekeningen.</p> <p>Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van de emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidsschermen of kunstwerken. Dit kunnen</p>	Ja

		onacceptabel voor mij en mijn buurtgenoten in is de conclusie dat Rijkswaterstaat onvoldoende rekening houdt met de gevolgen voor de leefomgeving op deze plek.	specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar de maatregelen specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven én geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen. De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtenseweg.	
ZWE-00204	1	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	2	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een omgekeerde opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	3	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	U doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
	4	Naar ik veronderstel zult u bij kritische momenten het verkeer over de snelwegen stilleggen. De kosten hiervan heeft u niet opgenomen in de kosten-batenanalyse die u door Decisio heeft laten opstellen. Daarmee heeft u de de volksvertegenwoordiging misleid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	Nee
	5	Door de veranderingen in en bij Amelisseweerd vrees ik een grondwaterstandsverandering. Bij het lekken van het vlies of door eventuele plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand veranderen. Zowel vernatting als verdroging zal de oorzaak zijn van sterfte van oude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd). De aanleg van een schermwand beperkt de mogelijke effecten op grondwater en de grondwaterafhankelijke natuur. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. In het MER Actualisatie 2020 is dit nader toegelicht.	Ja

6	In het ontwerptractébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
7	Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppen, en het leefklimaat daar verslechteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
8	Om tot een positieve MKBA te kunnen komen heeft u aangenomen dat de Nederlander nog 100 jaar lang accijns op benzine en diesel zal blijven betalen. Dat lijkt mij helemaal niet te rijmen met alle afspraken, zowel nationaal als internationaal, over de uitstoot van kooldioxide.	Deze manier om met accijns om te gaan is standaard in de werkwijze van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Het is inherent aan het gebruik van prognoses dat aannames over de toekomst gemaakt worden. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
9	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
10	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
11	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
12	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met	Ja

			bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	
13	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn, zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraat en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
14	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
15	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.		In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
16	Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd. Daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer helemaal niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het OTB. Dat zou dus een bedreiging voor het OTB zijn. Heeft u daarom zo overhaast dit OTB gepubliceerd? Dat het overhaast is blijkt wel uit de vele fouten en omissies.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
17	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
18	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
19	De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over tien jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen. Wees innovatief.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
ZWE-00205	1 Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.		Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.	Ja

			Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	
	2	Verbreiding van de bak in Amelisweerd is overbodig. Binnen de bak passen 2 maal 6 rijstroken. De uitvoering wordt een stuk goedkoper en er is veel minder risico op beschadiging van het vlies. Voor de verkeersveiligheid is het verstandig om 80 km/u max in te voeren. Dat heeft tevens vele andere voordelen (nog betere doorstroming, minder uitstoot van fijnstof en geluid, enzovoort).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
	3	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	In het ontwerp-tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	5	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	6	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	7	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaaï. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	8	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
ZWE-00206	1	Het verbreden van de A27 is in mijn ogen een onzinnig en nodeloos plan. Wat levert het op? Een paar minuten tijdwinst voor het verkeer? Zelfs dit resultaat staat ter discussie en wat wel zeker is dat er heel veel nadelige gevolgen zijn van dit besluit. Veiligheid wordt aangevoerd als winstpunt van deze verbreding, maar diverse onderzoeken spreken tegen dat dit resultaat gegarandeerd zal worden. Het enorme bedrag dat besteed wordt aan verbreding kan veel beter benut worden voor infrastructuur voor veilig en gezond vervoer zoals de trein en fiets. Het feit dat de verbreding ten koste gaat van Amelisweerd en daarmee mijn leefomgeving vind ik onacceptabel. Hieronder mijn bezwaren: Twijfelachtige beloften over resultaten van de verbreding: RWS blijft zich in haar beleid en activiteiten volledig richten op de onrendabele spitsuren. RWS denkt ten onrechte dat de oplossing in meer asfalt ligt, waarom onderzoekt RWS niet andere oplossingen en alternatieven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.	Ja

	<p>Het beeld dat de knelpunten elders liggen wordt bevestigd door Filetop 50, waarin Amelisweerd niet als bijzonder knelpunt voorkomt.</p> <p>Het nut van automobilititeit is over de piek. De opvolgende generatie gaat vaker met OV en fiets, communiceert veelal zonder zich te verplaatsen, rijdt in de Randstad minder auto. Er is meer ruimte op de A27 dan gedacht. Het is daarom noodzakelijk om in het Utrechtse de kwaliteit van de OV- , fiets- en loopverbindingen fors te verbeteren. Het is voor de doorstroom voldoende om de snelheid van de auto's op de Ring Utrecht te beperken tot 80 km per uur. De noodzaak om de A27 te verbreden is niet aanwezig. Asphalt werkt niet, is onrendabel. Dat wordt bevestigd door het CBP en PBL².</p> <p>Het TEN-T consortium waar Nederland deel van uitmaakt, verwijst via ERSO⁴ naar de dodelijke gevaren van hogere snelheden. Het kabinet en RWS bezitten deze kennis. Het is daarom onverantwoordelijk en verwijtbaar dat men toch een hogere ontwerpsnelheid kiest dan in de huidige situatie.</p> <p>In de praktijk is blijkt ook dat een hogere snelheid tot meer ongevallen⁵ en vervuiling⁶ leidt. Weggedeelten waar de snelheid van 120 naar 130 kmu is verhoogd leidden tot 300% meer dodelijke ongevallen.</p> <p>Uit de maatschappelijke kostenbaten analyse die Decisio heeft uitgevoerd blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p> <p>In de MKBA wordt berekend dat er ten gevolge van de toename van de hoeveelheid verkeer er meer verkeersslachtoffers komen. Echter, in de methodiek van de MKBA wordt geen rekening gehouden met de specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die in het tracébesluit aan de Ring Utrecht zijn toegevoegd om de oplossing verkeersveiliger te maken. Voor een volledige analyse van het effect op verkeersveiligheid zie paragraaf 2.1 onderdeel verkeersveiligheid in de toelichting op het tracébesluit.</p> <p>Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan de oplossing van vijf files uit de filetop50. De hoogst genoteerde file staat op nummer 4 op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Dit is toegelicht in de toelichting van het tracébesluit, paragraaf 2.1 tabel 2.2.</p> <p>In het tracébesluit zijn geen verhogingen van de snelheid opgenomen ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
2	<p>Aantasting Amelisweerd is onacceptabel:</p> <p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het vlies gaat u daar de grondwaterstand veranderen. De bouwactiviteiten naast de bak door Nieuw-Amelisweerd leiden mogelijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen aldaar. De risico's van deze ingrepen zijn te groot, dit mag niet gebeuren.</p> <p>Broedvogels komen slecht tot broeden bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidschermen veel te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.</p> <p>De compensatie voor het vernietigen van lappen Nieuw Amelisweerd is volstrekt onvoldoende geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hecht ik geen waarde. Trek dit OTB in tot de compensatie fatsoenlijk is geregeld. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn mag u niet meer in aanmerking nemen voor compensatie.</p>	<p>In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. In haar advies van juli 2019 geeft de Commissie aan dat het geactualiseerde MER over de beoogde bouwmethode helder is opgebouwd en voor veel onderwerpen gedetailleerde informatie bevat. De Commissie m.e.r. vindt dat het aangevulde rapport goed laat zien waarom de minister kiest voor de bouwmethode met een schermwand in de ondergrond en terugpompen van grondwater in de bodem. Op die manier kan het grondwaterpeil goed onder controle blijven. Met het 'hand aan de kraan'-principe wordt de verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd beperkt en worden negatieve effecten op bomen en vegetaties voorkomen. De uitvoeringsrisico's van de ondergrondse schermwand worden met verschillende maatregelen beheersbaar geacht.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur, 2.8.4 effect van geluid op vogels.</p>	Ja

		<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van Natuur Netwerk Nederland (NNN) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte het NNN gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de Nota van Wijziging 2020.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur behorende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het compensatieplan, dit is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	
3	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
4	Leefomgeving en mijn gezondheid Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing. In het MER tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.	Nee

			In de fietsroute van de stad naar de Uithof worden de onderdoorgangen Archimedeslaan en Weg tot de Wetenschap aangepast. Met vormgeving, licht en kleur wordt de situatie ten opzichte van nu verbeterd.	
5	Tijdens het werken aan de weg zullen er geregeld rijstroken worden afgesloten. De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).	Nee
6	Bij uw berekeningen van lawaai zijn zware omissies waargenomen; bijvoorbeeld: Omdat spoorweggeluid reflecteert tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die weerkaatsing meenemen in de berekeningen. Dat is niet overal gedaan en dus moet u dat corrigeren. Wegens de complexiteit van de berekening is het nodig de nieuwe berekeningen nogmaals ter visie te leggen en dus dit OTB in te trekken.		In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg. Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen aan de orde ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan.	Ja
7	Voor het ontwerp tracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste opgevuld maar de norm moet worden aangepast aan nieuwe, strengere normen en in het TB moet u aangeven hoe u hieraan denkt te gaan voldoen. Ik denk aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. RWS maakt gebruik van nivellerende rekenmodellen als het gaat om geluidsoverlast en milieuvervuiling, dit is onterecht want mijn gezondheid staat op het spel.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage zijn de effecten op de luchtkwaliteit beschreven. Daaruit blijkt dat uw beeld dat de normen tot het uiterste opgevuld worden niet klopt. De jaargemiddelde concentraties liggen globaal op het niveau van de helft van de normwaarde. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO. Voor de milieu-effectrapportage, het geluidsonderzoek en het luchtonderzoek is gebruik gemaakt van gevalideerde modellen welke gebruikt mogen worden om besluitvorming op te baseren. Het gebruikte Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) rekenmodel voor lucht is wettelijk gevalideerd en goedgekeurd. Binnen het NSL wordt de concentratie op elke weglocatie berekend door de som van de achtergrondconcentratie en de bijdrage van de weg. De achtergrondconcentraties worden jaarlijks door het RIVM vastgesteld op basis van metingen. Van een nivellerend rekenmodel is geen sprake.	Ja
ZWE-00207	1	Verbreiding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatmissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken in plaats van de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
	3	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee

4	<p>Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
5	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>	Ja
6	<p>Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd. Daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer helemaal niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het ontwerp-tracébesluit. Dat zou dus een bedreiging voor het ontwerp-tracébesluit zijn. Heeft u daarom zo overhaast dit ontwerp-tracébesluit gepubliceerd? Dat het overhaast is blijkt wel uit de vele fouten en tekortkomingen die erin zitten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak (verkeersprognoses) en paragraaf 2.12 Procedure (fouten in ontwerp-tracébesluit).</p>	Nee
7	<p>Door de veranderingen in en bij Amelisseweerd vrees ik een grondwaterstandsverandering. Bij het lekken van het vlies danwel door eventuele plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan de oorzaak zijn van sterfte van oude bomen. Dat is onacceptabel. U mag dit risico niet nemen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p> <p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen</p>	Ja

			<p>ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>	
8	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee	
9	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee	
10	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee	
11	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee	
12	Bereikbaarheid vergroten? Ik zie de Ring meer als een wurgende stinkstrop, waar zoals vaker weer de mindere inkomensgroepen het meest onder te lijden zullen hebben. Het zal eerder scheidend dan verbindend werken, niet alleen buurtlokaal maar ook psychologisch.	Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. En het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.	Nee	
ZWE-00208	1	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het vlies gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	3	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.		
4	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit neer nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
5	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Ja
6	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisseweerd. De geplande aantasting van de noordzijde van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee wordt de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor weer functioneel.	Ja
8	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisseweerd bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisseweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met nodeloos breed talud gemaakt. Het is ongehoord dat u nu aan de uitspraak van de rechter voorbijgaat door de bak alsnog te verbreden. Steeds weer moet ik concluderen dat u de belangen van onze kleinkinderen verkwaanselt voor uw eigen materieel gewin.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
9	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		cc5d2bec. Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.		
ZWE-00209	1	<p>Onze tuinderijen zijn gelegen op landgoed Amelisweerd. Sinds 1984 telen wij op biologische wijze vele verschillende soorten groenten, kruiden fruit en bloemen.</p> <p>Als tuinderijen zijn wij tegen uitvoer van de OTB ring Utrecht en wel om de volgende redenen;</p> <p>Onze bedrijven zijn afhankelijk van een schone omgeving. Daarnaast is een goede bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde. Beide komen in gevaar door de werkzaamheden die nodig zijn voor de verbreding, en door het extra autoverkeer dat een verbrede snelweg genereert. Ook de rust op ons bedrijf, belangrijk voor onze bedrijfsvoering. Deze wordt bedreigd zowel tijdens de werkzaamheden als erna. De schade die u aanricht aan het landgoed Nieuw Amelisweerd rechtstreeks terug op ons bedrijf.</p> <p>Ten eerste, trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan onze gebouwen.</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p>	Ja
	2	Ten tweede, maken wij ons ernstig zorgen over de ontstane geluidsoverlast.	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen.</p> <p>Aangezien de tuinderijen van insprekers volgens de Wet milieubeheer geen geluidgevoelige bestemmingen zijn, zijn de geluidbelastingen bij deze locaties niet opgenomen in het ontwerp-tracébesluit. Voor Amelisweerd geldt in algemene zin dat uit het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit bleek dat er in het gebied ten opzichte van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan een toename van de geluidbelasting van maximaal 3 dB zou optreden. In het tracébesluit worden bij Amelisweerd maatregelen getroffen die effect op de geluidbelasting hebben: op de bak worden veiligheidsschermen geplaatst en de landschapswal wordt vervangen door een landschapsscherm. Als gevolg van deze maatregelen zal de geluidbelasting na het project Ring Utrecht op maaiveldniveau in vrijwel het gehele gebied tot 1 dB lager worden dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.</p>	Ja
	3	Ten derde de gevolgen van de kwaliteit van de lucht. Deze zijn onvoldoende of helemaal niet onderzocht in een praktijkmodel.	<p>De effecten van het project op de luchtkwaliteit zijn uitvoering onderzocht met een daartoe geëigend rekenmodel. Dit model is toegelicht in het deelrapport Luchtkwaliteit en de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020. Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect.</p> <p>De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Deze nauwkeurige meting gedurende een jaar voldoet aan de Europese eisen voor het toetsen van de luchtkwaliteit aan de luchtnormen.</p> <p>Voor een overzicht van de meetpunten zie https://www.luchtmeetnet.nl/ Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen ook een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Mede op basis van de RIVM meetresultaten worden de te hanteren uitgangspunten voor de rekenmodellen jaarlijks getoetst en zo nodig bijgesteld.</p>	Ja

ZWE-00210	1	<p>Gebrek aan nut en noodzaak, en twijfels over effectiviteit</p> <p>Recent onderzoek van juist ook voor de Rijksoverheid gezaghebbende instituten als het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geven aan dat investeren in meer wegen niet rendabel is. Er zijn andere, zowel effectievere als efficiëntere maatregelen beschikbaar, om files te doen afnemen. Het CPB noemt: kilometerheffing, investeren in voor- en natransport bij OV als betere alternatieven. Het kan toch niet zo zijn dat de professionele opinie van het CPB in twijfel wordt getrokken?!</p> <p>In het geval van de Ring Utrecht geldt daarnaast dat filevorming hier niet in de top10 van 2015 (bron: ANWB) stond. Het is derhalve bijzonder vreemd dat zoveel tijd, geld, moeite aan wordt besteed. Niet doen!</p> <p>De geplande verbreding van de A27 ter hoogte van de Utrechtseweg is onder andere een gevolg van de voorgenomen verbreding naar 7 rijstroken van de zgn. bak van Amelisweerd. Diverse studies tonen aan dat verbreding naar 6 rijstreken naar alle waarschijnlijkheid afdoende is, en ook voorkomt dat er teveel verkeersaanvullende werking optreedt (incl. milieugevolgen). Het is dus niet alleen onnodig maar ook nog eens onwenselijk om een verbreding naar 7 rijstroken te plannen.</p> <p>Tevens wijs ik u op recente ervaringen en bevindingen m.b.t. de verbreding van de A4 bij Roelofarendsveen. Zelfs een instituut als Rijkswaterstaat geeft toe dat de files niet opgelost zijn en er zelfs extra congestie-problemen zijn gecreëerd, onder andere als gevolg van het zogenaamde flessehals-effect. Niet effectief dus. Dit effect zal op de A27 ook optreden omdat er geen verbreding t.h.v. de NRU en A27 richting Hilversum gepland staat. Juist ten hoogte van de Utrechtseweg (aan mijn kant) zal dit tot extra files, en daarmee milieuverontreiniging leiden. Dit effect zal nog eens extra groot zijn vanwege de eerdergenoemde verkeer-aanzuigende werking vanwege wegverbreding elders op het traject.</p> <p>De recente ontwikkeling naar zelfrijdende auto's heeft grote positieve consequenties voor de filedruk; als 10% automatisch gaat rijden, nemen de files met 30% af. Zelfs de Minister onderkent dit en geeft aan te verwachten dat binnen 20 jaar alle auto's zelfrijdend zijn; dit levert een enorme vermindering van filedruk hetgeen niet verder grootschalig investeren in wegen, logisch maakt. Zeker als de plannen voor de Ring Utrecht op z'n vroegst pas in 2026 gereed zijn. Wederom: niet doen dus!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>In het MER Eerste Fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan het oplossen van vier files uit de filetop50. De hoogst genoteerde file staat op nummer 4 op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Dit is toegelicht in de toelichting van het tracébesluit, paragraaf 2.1 tabel 2.2.</p> <p>Ten zuiden van de NRU is verbreding voorzien in het project Ring Utrecht. Tussen de aansluiting Utrecht Noord (NRU) en knooppunt Rijnsweerd krijgt de A27 er in beide rijrichtingen een rijstrook bij. Tussen de aansluiting Utrecht Noord en de aansluiting Bilthoven is de weg recent al verbreed. Dit is vastgelegd in het tracébesluit over het project A27/A1. Het project Ring Utrecht zet de spitsstrook op de rijbaan in de richting Hilversum om in een reguliere rijstrook.</p> <p>De vergelijking met Roelofarendsveen gaat niet op. Er is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen, maar van vier hoofdrijbanen.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p>	Ja
-----------	---	--	---	----

		<p>Wat betreft kilometerheffing; die is niet meegenomen in de verkeersmodelberekeningen omdat dat geen deel uitmaakt van het Rijksbeleid. Jaarlijks worden de uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen met het NRM opnieuw vastgesteld. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
2	<p>Voorkeurstraject is onacceptabel anders dan in voorkeursvariant 4C geschetst</p> <p>In 2014 schreef de minister (bron: Ik ga verder) dat ze het acceptabel vindt dat de snelweg wordt uitgebreid met 1 rijstrook en dat de snelweg daarmee 3,5 meter dichter naar de bestaande woning komt te liggen.</p> <p>Inmiddels lijkt het, op basis van OTB-planschetsen, zo te zijn dat de snelweg met 2 rijstroken wordt uitgebreid (aan 'mijn kant'), en dat de snelweg er 7 meter dichterbij komt te liggen. Dit is een onacceptabele verandering van de voorgestelde situatie, en in tegenspraak met eerdere uitgangspunten, en het genomen besluit voor variant 4C. Ik wijs u in dit verband ook op het onderstaande, dat dit bevestigt.</p>	<p>In juni 2014 is de voorkeursvariant (VKV) vastgesteld op basis van het ontwerp Selecteren Compact. In de VKV wordt de A27 tussen knooppunt Rijnsweerd en de aansluiting Utrecht-Noord verbreed met een rijstrook aan beide zijden van de weg (Bron: "Ring Utrecht A27/A12: Voorkeursvariant"). Het ontwerp van de VKV gaat uit van een onvolledige aansluiting Utrecht Centrum. Met het vaststellen van de Voorkeursvariant is tevens aangegeven dat voor knooppunt Rijnsweerd nader onderzoek zal plaatsvinden om te komen tot een volledige aansluiting, waarbij alle richtingen vanaf Utrecht Centrum bereikbaar zijn. Hiertoe zijn diverse varianten uitgewerkt.</p> <p>In de notitie "Planstudie Ring Utrecht A27/A12: achtergrondnotitie keuze Rijnsweerd-varianten" (RWS, november 2014) zijn de verschillende varianten met elkaar en met de VKV/Selecteren Compact vergeleken en beoordeeld. De gekozen variant 4C heeft ter hoogte van de Utrechtseweg drie rijstroken op de parallelbaan. Dat is een rijstrook meer dan in een aantal andere varianten en ook een rijstrook extra ten opzichte van de VKV/Selecteren Compact. Dit betekent ook meer ruimtebeslag ter hoogte van de Utrechtseweg. Ondanks het extra ruimtebeslag ter hoogte van de Utrechtseweg heeft de integrale belangenafweging geleid tot de keuze van variant 4C.</p>	Nee
3	<p>Omgevingsaspecten en effecten voor aangrenzende bewoners worden onvoldoende meegewogen</p> <p>Alle projectpublicaties en -toelichtingen roemen en noemen de niet verder verslechterende luchtkwaliteit en/of het niet overschrijden van geluids- en fijnstofnormen. Los van het ernstige bezwaar dat ik heb tegen de modelmatige, en daarmee niet-feitelijk-juiste, cijfermatige doorrekening, ben ik het niet eens met uw beperkte en eenzijdige concretisering van het begrip 'omgevingsaspecten'. Het element 'woongenot' zou ook meegewogen moeten worden. Concreet: een snelweg die minimaal 7 meter dichter naar mijn woning komt te liggen, het kappen van bomen en een geluidswal die 1 tot 3 meter hoger is dan de huidige, brengt ernstig negatieve gevolgen met zich mee voor mijn woongenot en voor de dalende waarde van mijn huis. Als de plannen doorgaan dan komt er een muur recht naast mijn huis te staan die bijna 20 meter hoog is, en dat is hoger dan mijn huis. Dit is onacceptabel; de overheid heeft ook normen t.a.v. billijkheid en redelijkheid tegenover haar burgers in acht te nemen, zeker als het (in dit geval: discutabele) algemeen nut daarmee gediend wordt. En het kan ook zeker niet zo zijn dat het begrip 'omgevingsaspecten' eenzijdig door een overheid worden</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 63 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 376 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p>	Ja

	<p>bepaald en ingevuld. In een samenleving anno 2016 behoren burgers daar ook een inspraak in te hebben, die nadrukkelijk verder en dieper gaat dan meedenken over de uitvoeringsvariant van het geluidsscherm.</p>	<p>Voor deze 439 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd.</p> <p>Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Het begrip woongenot is als zodanig niet meegenomen in de milieu-effectrapportage beoordeling omdat dit een subjectief begrip is. Wel is in het deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit gekeken naar verschillende aspecten van de leefkwaliteit. Uw specifieke situatie is meegenomen in de beoordeling belevingswaarde ruimtelijke</p>	
--	---	---	--

		<p>kwaliteit waardoor deze in deelgebied 2 een negatief oordeel heeft gekregen. Daarom is er zorgvuldig gekeken naar een goede lokale inpassing.</p> <p>Door de aanpassingen aan de A27 is het onvermijdelijk dat de weg dicht bij de bebouwing komt. Juist vanwege het ruimtebeslag van het ontwerp-tracébesluit is op deze locatie samen met u als bewoner gekeken naar diverse inpassingsmogelijkheden. Ook voorafgaand aan de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit is regelmatig overleg gevoerd met bewoners van de Utrechtseweg en bewonersvereniging LUW. De inrichting van de strook tussen de weg en de woningen wordt door Rijkswaterstaat nader vormgegeven in overleg met de betrokken bewoners.</p> <p>Voor wat betreft de specifieke geluidssituatie op deze woning geldt dat op grond van het huidige geluidproductieplafond een geluidbelasting van 58 dB is toegestaan, door de uitvoering van het project wordt de geluidbelasting 57 dB. Daarbij is rekening gehouden met de groei van het verkeer tot 2036.</p>	
4	<p>Vervolgens wijs ik u erop dat met het uitbreiden van de snelweg aan onze kant uit, de overheid artikel 3 van de rechten van de mens overtreedt. Volgens art 3 van de rechten van de mens, heeft een ieder recht op leven. Dit recht wordt ons ontnomen: als we kijken naar de gevolgen van de uitbreiding van de snelweg richting ons als bewoners, dan kun je zien uit onderzoek dat de intensiteit van de Elementair koolstof (EC-)concentraties exponentieel toenemen. Zie exponentiële vervuiling, (bron: Dr. M. Roemer TNO, 2009). Volgens een rapport van het Planbureau van de Leefomgeving uit 2009 is op te maken dat EC een goede indicator is voor de verspreiding van fijnstofemissies door verkeer. In het dossier 'Fijn stof', hoofdstuk 3, 'Luchtkwaliteit'. Versie 1 © RIVM, Bilthoven, januari 2013, is te lezen in Tabel 3.2 dat de Levensduurverkorting door blootstelling aan de fijnere fractie van fijnstof (PM2,5) in lucht in Nederland 11,8 maanden bedraagt.</p> <p>Mijn inziens is het beter dat de uitbreiding van de snelweg er niet komt omdat het elke meter dat de snelweg naar ons toekomt, onze levensduur met exponentiële waarde afneemt. Beter is het om de snelweg aan de andere kant uit te breiden waar een paar volkstuinjes staan dan aan onze kant; dan wel ons uit te kopen, of helemaal geen verbreding te laten plaatsvinden.</p> <p>Daarnaast is het moeilijk te zeggen wat nu en op langer termijn de gevolgen zijn van de andere emissies zoals ultrafijnstof wat op dit moment moeilijk te meten en te modelleren. En in dit verband wijs ik u op het milieu-effect dat ontstaat wanneer de maximum snelheid niet tot 100 km/h beperkt wordt en blijft. Het is bekend dat een hogere snelheid onevenredig veel meer uitstoot van schadelijke stoffen met zich meebrengt. De overheid in deze heeft geen goede reputatie m.b.t. het zich houden aan snelheidsafspraken (zie A2-snelheidsverhoging tussen Utrecht en Amsterdam).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Voor een antwoord betreffende het artikel 2 (en niet 3) van de rechten van de mens wordt u verwezen naar het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en Wettelijk kader.</p> <p>In de rapportage Ring Utrecht, van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit, welke behoort bij de ontwerp-tracébesluit-documenten, is ingegaan op de concentraties en de effecten van roet (EC). Roet en ultrafijnstof worden vaak in relatie gebracht met gezondheidseffecten. In het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportageontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage luchtrapport is roet en ultrafijnstof niet meegenomen omdat er (nog) geen norm is waarop getoetst kan worden. In de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 is aangegeven dat in de huidige situatie de PM2,5 concentratie maximaal 14 u/m3 is en zal afnemen naar maximaal 9 u/m3 in 2030. Deze maximale concentratie in 2030 ligt onder de WHO norm van 10 u/m3. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door de NSL maatregelen.</p>	Ja
5	<p>In dit verband wil ik ook aandacht vragen voor trillingen. Voor zover bekend is naar trillingshinder in het geheel geen onderzoek gedaan. Met het zo dicht bij de woning aanleggen van de extra rijstrook/ extra rijstroken is de kans op extra trillingshinder en hinder als gevolg van laag-frequent geluid aanzienlijk.</p>	<p>In de richtlijnen voor de planstudie Ring Utrecht is het aspect laagfrequent geluid niet genoemd. Binnen het projectgebied zijn er namelijk geen specifieke installaties of apparaten aanwezig die LFG kunnen veroorzaken. Om die reden is het aspect laagfrequent geluid niet onderzocht in het project Ring Utrecht.</p> <p>Trillingen die veroorzaakt worden door verkeer zijn meestal een direct gevolg van de slechte kwaliteit van de weg. Aangezien de wegen in het project Ring Utrecht in zijn</p>	Ja

		geheel worden gereconstrueerd, worden bestaande oneffenheden worden weggenomen en zal de weg weer vlak worden. Bovendien worden in het project de voegovergangen bij de viaducten worden aangepakt, waardoor de geluidproductie en de trillinghinder van deze constructie afneemt.	
6	<p>Programmatische aanpak stikstof</p> <p>Het is overigens nog maar zeer de vraag of uitbreiding wel toegestaan is. Uit de stukken volgt dat het project is opgenomen als prioritair project onder de Programmatische Aanpak Stikstof. Het is evident dat de aanleg en het gebruik van de aangepaste wegenstructuur leidt tot extra stikstofdepositie op diverse nabijgelegen en ook verder weggelegen Natura 2000-gebieden. Omdat het project is opgenomen als prioritair project in de PAS kan gebruik worden gemaakt van de ontwikkelruimte zoals deze onder de PAS beschikbaar is. Het is echter zeer de vraag of de Programmatische Aanpak Stikstof zoals deze nu wordt uitgevoerd in overeenstemming is met artikel 6 van de Habitatrichtlijn en de rechtspraak daarover van het Hof van Justitie van de EG. Meer in het bijzonder valt te betwijfelen of het plan – waaronder wordt begrepen aanleg en gebruik – niet leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van diverse Natura 2000-gebieden. Het antwoord daarop is naar mijn oordeel zonder meer bevestigend. Vervolgens is de vraag of de in het kader van de PAS genomen maatregelen kunnen worden beschouwd als mitigerende maatregelen in plaats van compenserende maatregelen. Verwezen wordt naar de arresten van het Hof van Justitie inzake Sweetman (11 april 2013, C-258/11, ECLI:EU:C:2013:220) en Briels (arrest van 15 mei 2014, C-521/12, Briels, (ECLI:EU:C:2014:330)). Wij zijn overtuigd dat de PAS beschouwd dient te worden als compenserende en niet als mitigerende maatregelen. Immers de aantasting vindt plaats waarbij kwestieus is of de PAS-maatregelen het effect sorteren zoals wordt verondersteld.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p> <p>Inmiddels is het PAS niet meer van kracht en is er sprake van nieuwe juridische kaders met betrekking tot de stikstofdepositie op Natura2000-gebieden. In de Passende Beoordeling 2020 en in de Toelichting bij het tracébesluit 2020 is dit nader toegelicht. Het project voldoet aan de nieuwe wettelijke kaders inzake stikstofdepositie.</p>	Ja
7	<p>Nu sprake is van compensatie en niet van mitigatie betekent dit dat ook dient te worden gekeken – verwezen wordt naar artikel 6 Habitatrichtlijn – naar de vraag of voor het gesignaleerde probleem – kort gezegd: oplossen van de congestie rondom Utrecht – alternatieven beschikbaar zijn. Dat die alternatieven er zijn is evident. De meest voor de hand liggende alternatieven zijn – uiteraard – investeren in openbaar vervoer en spreiding in gebruik van de weg bewerkstelligen zodat er minder piekmomenten in het gebruik ontstaan. Immers een groot deel van elk etmaal wordt de weg niet optimaal gebruikt. Verwezen wordt voorts naar hetgeen het CPB dienaangaande heeft opgemerkt. Naast de alternatieventoets dient ook worden beoordeeld of er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang. En hoewel met wegaanleg een publiek belang wordt gediend is daarmee niet gezegd dat dit publieke belang – betere doorstroming van het verkeer – groot genoeg is (gelet ook op de mogelijkheid van alternatieven) om een ander groot publiek belang dat beschermd wordt door Vogel- en Habitatrichtlijn – de biodiversiteit – te laten wijken. Dat klemt temeer nu vele habitattypen en soorten in Natura 2000-gebieden in de directe omgeving van het plangebied zich in een ongunstige staat van instandhouding bevinden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p> <p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p> <p>Voor meer informatie over de alternatievenafweging wordt verwezen naar het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 alternatievenafweging.</p>	Ja
8	<p>Ook wil ik wijzen op de veiligheidsrisico's die dreigen te ontstaan bij snelweguitbreiding aan mijn zijde. Mijn huis valt dan binnen een zgn. Plasbrandaandsachtsgebied; kennelijk brengt de uitbreiding voor mij gevaar met zich mee. Ik ben van mening dat de overheid dan z'n verantwoordelijkheid moet nemen, bijvoorbeeld door mij uit te kopen. Indien ze dat niet doet, is er sprake van veiligheidsrisico's, schade vanwege verminderde verkoopbaarheid en toename van toekomstige verbouwingskosten. Schadecompensatie is dus een logisch gevolg.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone.</p>	Nee

		<p>Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dicht bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p>	
9	<p>Risico op bouw- en grondwaterschade; schade aan mijn huis Wanneer de schelweg aan mijn kant verbreed wordt, ontstaat er een groot risico t.a.v. bouwschade (o.a. heien) en grondwaterschade a.g.v. gronddruk. De kans is reëel dat er in en aan mijn huis scheuren gaan ontstaan en dat de fundering(sbalken) aangetast worden vanwege verandering van grondwaterhoogte. Ik wijs u in dit verband ook op de recentelijke en terechte nieuwe zienswijze van de Rijksoverheid t.a.v. schadecompensatie a.g.v. gasboringen in de provincie Groningen. Eenzelfde situatie kan zich in mijn geval ook voordoen, en het is beter om die te voorkomen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p>	Ja
10	<p>Mijn directe burens en ik worden onevenredig hard getroffen In aanvulling op het bovenstaande plus samenvattend: als er al een uitbreiding moet plaatsvinden t.g.v. een algemeen nut, dan kan het in mijn optiek niet zo zijn dat 4 gezinnen met eigen-woning-bezit, enorm getroffen worden in hun woongenot, waarbij de reguliere planschade-compensatie op geen enkele manier recht zal doen aan de daling van het woongenot evenmin aan de daling van de waarde van de woning. De overheid heeft een morele verplichting om hier een redelijke compensatie of een andere afweging voor te maken. Ik wil in dit verband graag wijzen op de brief van de Gemeente De Bilt d.d. 8 juli 2014 aan de Minister van I&M, waarin wordt gesproken over schrijnende gevallen, die betrekking hebben op mijn woning en die van mijn burens aan de Utrechtseweg, inclusief de mogelijkheid om deze in ons geval ruimhartig toe te passen. Tevens en ter onderbouwing van de onredelijke en onmenselijke situatie die er ontstaat, wil ik tenslotte wijzen op de projectoverlast die er de komende jaren voor mij en mijn gezin dreigt te gaan ontstaan. En alle onzekerheid die dat met zich meebrengt. Het kan toch niet zo zijn dat in een beschaafd land, de overheid geen redelijke compenserende maatregelen neemt, voor situaties van jaren bouwoverlast die direct grenst aan de tuin van een getroffene. En die feitelijk ook betekenen dat mijn huis voor de komende 10 jaar niet tegen de WOZ-prijs verkoopbaar is.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p>	Nee
ZWE-00211	<p>1 Namens mijn cliënt, de heer en mevrouw Rus, wonend aan de Voordorpsedijk 26a te Utrecht dien ik hierbij een zienswijze in tegen het Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. Uit de stukken van het Ontwerp-Tracébesluit en de bijbehorende MER-Rapporten is gebleken dat de A27 aan de oostkant, ter hoogte van de Voordorpsedijk verbreed gaat worden met één rijstrook. Deze verbreding maakt deel uit van het voorgenomen project</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	Nee

	<p>A27/A12 Ring Utrecht.</p> <p>De doelstellingen van het project Ring Utrecht worden als volgt weergegeven: "Het project Ring Utrecht heeft een tweeledig doel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De doorstroming op de Ring Utrecht op een verkeersveilige manier laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit; • De kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk verbeteren". <p>Als onderdelen van de leefomgeving worden in het Ontwerp-Tracébesluit de volgende onderdelen specifiek benoemd: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, sluisverkeer en bijvoorbeeld ook allerlei waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie.</p> <p>Uit de nu ter inzage liggende stukken blijkt dat de kwaliteit van de leefomgeving voor bewoners van de Voordorpsedijk er op verschillende onderdelen op achteruit gaat. De heer en mevrouw Rus, wonen aan de Voordorpsedijk 26a op ongeveer 220 meter van de huidige snelweg A27.</p>		
2	<p>Geluid.</p> <p>Voor projecten zoals de Ring Utrecht fungeert de Wet Milieubeheer als het wettelijk kader om de geluidssituatie te beoordelen en een afweging te maken of geluidbepalende maatregelen doelmatig zijn. In het gedetailleerde onderzoek zijn alle geluidgevoelige objecten (woningen en andere in de Wet Milieubeheer benoemde geluidgevoelige objecten) betrokken, die in de toekomstige situatie een geluidbelasting hebben die hoger is dan de wettelijke voorkeurswaarde van 50 dB. Voor deze geluidgevoelige objecten is onderzocht of de wettelijke toetswaarde wordt overschreden in de situatie na uitvoering van het project in het jaar 2036. Voor de in het onderzoek betrokken geluidgevoelige objecten is in een akoestisch rekenmodel voor de verschillende situaties de geluidsbelasting bij deze objecten op de maatgevende gevel bepaald.</p> <p>Uit de verschillende rapportages met betrekking tot het Ontwerp-Tracébesluit en het bijbehorende "MER Deelrapport Geluid - Hoofdrapport" en "Deelrapport Geluid - Specifiek" blijkt dat ook met een geluidsschermbaan ter hoogte van de Voordorpsedijk met een hoogte van 3 meter en een lengte van 300 meter er een toename in geluid ontstaat. Voor 21 woningen aan de Voordorpsedijk, waaronder de woning van de heer en mevrouw xxx, moet er na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit aanvullend worden onderzocht of de wettelijke binnenwaarde in de toekomst zal worden overschreden als gevolg van de uitvoering van het project. Uit het in de bijlage opgenomen overzicht spreekt een bepaalde nauwkeurigheid. Echter voor zowel de uitgangssituatie, als de situatie in 2036 wordt uitgegaan van berekeningen en aannames. Om een goede vergelijking tussen de huidige situatie en de situatie na realisatie van het project mogelijk te maken wil cliënt dat er een nul-meting wordt uitgevoerd.</p> <p>In november 2014 is er door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een beschikking afgegeven met als onderwerp: "Ambtshalve wijziging geluidproductieplafonds op referentiepunten" project "Tweelaags ZOAB, Utrecht Voordorp". In deze beschikking is het geluidproductieplafond op 53 referentiepunten gewijzigd. Een referentiepunt ligt op 50 meter van de snelweg en doordat er een bovengrens gesteld wordt aan de geluidproductie van de weg, ligt er ook een bovengrens vast voor de geluidbelasting op alle geluidgevoelige objecten die zich bevinden in de omgeving van de referentiepunten. Indien er een bronmaatregel, zoals twee laag ZOAB, wordt genomen kan er voor geluidsbelasting gekeken worden naar de referentiepunten. Bij maatregelen in de overdracht, zoals geluidsschermen mag dit niet en moet er een toets bij de geluidgevoelige bestemmingen worden uitgevoerd en vervolgens wordt het geluidproductieplafond opnieuw bepaald en vastgesteld.</p> <p>In onderstaande tabel wordt voor de referentiepunten die oostelijk van de A27 liggen en vanaf de spoorlijn naar het zuiden tot aan de Biltse Rading het geluidproductieplafond</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Voordorpsedijk.</p>	Ja
		<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p>	
		<p>Uit het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit is gebleken dat het niet doelmatig is om het gehele gebied volledig af te schermen. Het verlengen van het scherm is daarom in het wettelijk pakket niet aan de orde, maar wordt in het pakket voor de bovenwettelijke maatregelen onderzocht.</p> <p>Voor het gebied rond de Voordorpsedijk is een bovenwettelijke maatregel voorzien: namelijk een extra geluidsschermbaan met een hoogte van 2 meter aansluitend op het wettelijke geluidsschermbaan. De aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Meer informatie over de bovenwettelijke maatregelen vindt u op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht.</p>	

(GPP) weergegeven van:

1. Situatie voor het aanleggen van het twee-laags ZOAB
2. Situatie na het aanleggen van het twee-laags ZOAB
3. Situatie na Tracé Besluit A27/ Al Utrecht Eemnes. 2015
4. Situatie volgens akoestisch onderzoek OTB/MER. Bijlage 3c blad 9.

De gegevens van situatie 1 en 2 komen uit de beschikking van 26 november 2014.

De gegevens van situatie 3 komen van het openbare geluidregister van rijkswaterstaat.

Referentiepunt	GPP 1 [dB]	GPP 2 [dB]	GPP 3 [dB]	GPP 4 [dB]
23949	68,1	65,7	64,6	63,1
23948	69,2	66,1	65,8	59,6
23947	71,5	68,7	68,5	59,4
23946	70,8	68,0	67,9	61,3
23945	71,3	68,5	68,4	68,5
23944	71,0	68,2	68,1	68,8
23943	71,1	68,3	68,3	68,9
23942	70,8	68,1	68,1	68,8
23941	70,7	68,0	67,9	68,8
23940	70,4	67,7		68,4
33943	69,8	67,4		68
33942	69,0	67,0		67,5
33941	68,0	66,1		66,4
33940	67,6	66,2		65,7

Het geluidsscherm aan de oostkant van de A27 ter hoogte van de Voordorpsedijk te Groenekan wordt geplaatst tussen de referentiepunten 23949 en 23946. Hier is een duidelijke afname te zien in het gewijzigde geluidproductieplafond. Daar waar het geluidsscherm niet staat is een toename in het geluidproductieplafond te zien, terwijl deze al aan de hoge kant is.

Voor de woning van de heer en mevrouw xxx is het referentiepunt 33942 van belang. Hierbij is te zien dat het geluidproductieplafond weer verhoogd gaat worden. De conclusie is dat ook de geluidoverlast op de woning toe gaat nemen. Het zijn echter nog steeds aannames en berekeningen. De heer en mevrouw xxx zouden graag een nul meting uitgevoerd zien worden, zodat duidelijk is wat het geluidniveau nu is, daarnaast zouden de heer en mevrouw xxx er voor willen pleiten om het geluidsscherm door te trekken tot de Biltse Rading of anders de mogelijkheden voor een geluidswal van 1,5 meter hoog, zoals deze ook bij de spoorlijn ligt.

3

Luchtkwaliteit.

De beoordeling van luchtkwaliteit valt uiteen in de beoordeling van (ultra) fijnstof (PM 2,5 en PM 10) en van stikstofdioxide (NO2). Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit kan gekeken worden naar het overschrijden van grensnormen en er kan gekeken worden naar de verandering van luchtkwaliteit. Daarnaast kan er gekeken worden naar de beoordeling van de luchtkwaliteit voor het gehele Ontwerp Tracé of er kan gekeken worden naar de verschillende locaties in het Ontwerp Tracé.

Voor deze zienswijze hebben wij gekeken naar de verandering van de luchtkwaliteit voor de Voordorpsedijk te Groenekan. Voor een beschrijving van de luchtkwaliteit in het OTB-ontwerp is gebruik gemaakt van de rekenresultaten van de modelberekeningen voor het toetsjaar 2030.

Het MER deelrapport luchtkwaliteit beschrijft de luchtkwaliteit in de omgeving van het project Ring Utrecht in de huidige situatie, autonome ontwikkeling en het OTB-ontwerp. De Voordorpsedijk valt onder deelgebied 1.

Figuur 5.33: Deelgebied 1: Maximale jaargemiddelde, concentratie NO2, PMw, PM2.5 (µg/ms) en het maximale aantal overschrijdingen van de grenswaarde van de 24-uurgemiddelde concentratie PMw.

Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.

De figuur 5.33 geeft de maximale concentraties weer en niet een verbetering of verslechtering op een locatie. Uit de figuur en de andere resultaten die u noemt blijkt dat de verslechtering niet op de locaties met de hoogste concentraties zit. U stelt dat u niet de conclusie kunt trekken dat er sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome situatie. In de milieu-effectrapportage is ook aangegeven dat er inderdaad geen sprake is van een verbetering. Uw conclusie is derhalve overeenkomstig de conclusies in de milieu-effectrapportage en het ontwerp-tracébesluit. Zie voor het verlengen van het geluidsscherm naar de hiervoor gegeven reactie bij het onderwerp geluid.

In de milieu-effectrapportage (Hoofdstuk MMA) en in de Rapportage Ring Utrecht, van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is ingegaan op de mogelijkheden om de emissies en de verspreiding van luchtverontreinigende stoffen te beperken. Er zijn naast geluidsschermen geen aangetoonde technische oplossingen op locatie om de concentraties rond de snelwegen te verlagen. Zoals in de milieu-effectrapportage is aangegeven wordt

Ja

	<p>Uit deze tabel lijkt het OTB-ontwerp een kleine verbetering te zijn ten opzichte van de berekende autonome ontwikkeling. Dit is echter in tegenspraak met de verschillende conclusies die wij verder in het rapport gevonden hebben.</p> <p>Deelgebied 1 In deelgebied 1 nemen de emissies van NOx in het OTB-ontwerp toe met 4,6%. Voor PM10 is de toename 4,4% en voor PM2,5 is de toename 4,7%. De totale emissies nemen toe vanwege een toename in de totale verkeersintensiteit. De groei van de emissies is het grootst voor personenauto's.</p> <p>Deelgebied 1 Voor NO2, PM10 en PM2.5 treedt voor een klein aantal gevoelige bestemmingen in het OTB-ontwerp een verslechtering op in de luchtkwaliteit. Voor deze gevoelige bestemmingen treedt voor NO2 en PM10 een toename in de middelste klassen op. Voor PM2,5 is er een verschuiving naar de hoogste concentratieklassen.</p> <p>Deelgebied 1 In deelgebied 1 neemt voor stikstofdioxide en PM10 het oppervlak in de middelste klassen toe. Voor PM2,5 is er een kleine verschuiving naar de hoogste klassen. De veranderingen treden vooral op direct langs de A27 en ontstaan door een toename van de verkeersintensiteiten en wijzigingen in de ligging van de weg ten gevolge van het OTB-ontwerp.</p> <p>Gezien bovenstaande kunnen wij niet de conclusie trekken dat de aanleg van dit tracé een verbetering is voor de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Door het doortrekken van het geluidsschermband met daarbij een opvang voor de fijnstof, kan hier een daadwerkelijk verbetering van het woon- en leefklimaat gerealiseerd worden.</p> <p>Overige stoffen Ten aanzien van de overige stoffen waarvoor in de Wet Milieubeheer grenswaarden zijn opgenomen, zoals Zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen, lood, ozon, arseen, cadmium, nikkel, benzo(a)pyreen en stikstofoxiden zijn de laatste jaren nergens in Nederland normoverschrijdingen opgetreden en vertonen de concentraties een dalende trend (CBS, PBL, Wageningen UR, 2013/2014). Dit beeld wordt bevestigd door metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM (Mooibroek et al., 2013). Daarmee is het redelijkerwijs niet aannemelijk dat ten gevolge van dit project de grenswaarden voor andere stoffen dan stikstofdioxide en fijn stof overschreden worden. Deze stoffen zijnderhalve niet onderzocht.</p> <p>Echter promotie onderzoek uit 2013 geeft aan dat ook de slijtage van autobanden en remmen fijnstof veroorzaakt en schadelijk is voor de gezondheid. Hier zou aanvullend onderzoek naar gedaan moeten worden.</p>	<p>de ontwikkeling van luchtzuiverende schermen gevolgd, en is de vormgeving van de schermen erop gericht om het toevoegen van specifieke beplanting mogelijk te maken. Locaties waar deze maatregelen specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven én geluidsschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidsschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen, bijvoorbeeld ook op de locatie Groenekan.</p> <p>In de emissiefactoren voor fijn stof is de bijdrage van slijtage van banden en remmen meegenomen. Deze bron is derhalve in de berekeningen meegenomen.</p>	
4	<p>Ruimte en Ruimtelijke ontwikkeling.</p> <p>Uit de beschrijving van de afzonderlijke deelgebieden blijkt dat er met de ombouw van de Ring Utrecht negatieve effecten optreden op belevingswaarde van stad en landschap. Oorzaken zijn dat de weg meer in het zicht komt te liggen, het ruimtebeslag groter wordt en dwarsverbindingen langer. Vanaf Groenekan tot aan de Biltsestraatweg komt de weg dicht tegen de bebouwing van de linten te liggen. In enkele gevallen zijn hier wanden nodig om het verhoogde weglichaam te keren. Er komen hier ook meer en hogere geluidsschermen. Door dit alles komt er per saldo minder en soms helemaal geen beplanting tussen de linten en de weg te staan. Hierdoor wordt de weg vanuit de linten meer zichtbaar dan nu het geval is. Dit heeft een negatief effect op de belevingswaarde van het landschap. De relatief smalle onderdoorgang Voordorpsedijk heeft in de huidige situatie al het beeld van een smal en donker tunneltje. De lengtetoeename tot een lengte van ca. 70 meter versterkt dit effect. Het wordt enigszins gemitigeerd doordat het tunnelinterieur en de verlichting worden aangepakt om het gevoel van veiligheid te verbeteren (in het esthetisch programma van eisen wordt uitgewerkt op welke manier). Echter de verbreding van de weg leidt tot verlenging van de smalle en lange</p>	<p>In het landschapsplan wordt aan de oostkant van de A27 bij Groenekan een boomweide omgevormd tot bosstroken, waardoor het zicht vanuit de woonomgeving wordt weggenomen. Tussen de onderdoorgang Groenekaneweg en de aansluiting Utrecht Noord is geen plek voor extra bomen. Aan de westkant staat tussen weg en spoor al dichte beplanting, die wordt bij Utrecht-Noord nog uitgebreid met een strook bomen. Tussen Groenekan en de Biltsestraatweg ligt de weg vooral boven maaiveld, grote delen van de oostelijke wegberm zijn onbeplant, waardoor de weg vanuit het landschap goed zichtbaar is. Daar waar de Voordorpsedijk en de Biltsestraatweg dicht tegen de A27 liggen heeft dit meer invloed. Daarom is hier wel beplanting aangebracht tussen de weg en de linten.</p> <p>De effecten op de belevingswaarde van het landschap zijn in de milieu-effectrapportage beoordeeld als beperkt. Dit aspect is in de besluitvorming betrokken.</p> <p>Uw punt over de ruimtelijke kwaliteit van de onderdoorgang Voordorpsedijk wordt betrokken bij het opstellen van het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) voor dit kunstwerk.</p>	Nee

		<p>onderdoorgang waardoor de belevingswaarde van de onderdoorgang Voordorpsedijk als negatief beoordeeld kan worden.</p>	<p>Voor wat betreft de onderdoorgang Voordorpsedijk: De onderdoorgang Voordorpsedijk is relatief smal en als dusdanig beoordeeld in de milieu-effectrapportage. In fase 2b is onderzocht of deze onderdoorgang breder gemaakt kon worden ten behoeve van de beleving en de sociale veiligheid. Dit had echter negatieve effecten op verkeersveiligheid tot gevolg, omdat als de weg in de onderdoorgang breder is dan daarbuiten, automobilisten in de tunnel fietsers gaan inhalen. Verbreding is daarom afgevalln. Met kleur en licht wordt de situatie ten opzichte van de huidige situatie verbeterd.</p>	
5	Water	<p>Voor de watergangen tussen de A27 en de Voordorpsedijk moet het precieze verloop nog bepaald worden. Het is mogelijk dat hierbij de schuur op het perceel Voordorpsedijk 20a geamoveerd zal moeten worden. Een definitieve oplossing voor deze locatie wordt voor de vaststelling van het TB bepaald.</p> <p>Direct ten zuiden van de Voordorpsedijk, langs de boerderij op nummer 20A wordt de watergang niet verbreed omdat daar onvoldoende ruimte voor verbreding beschikbaar is. Door toepassing van een keerwand wordt de bestaande watergang langs de kavel behouden, of er wordt een watergang om de woonkavel heen verbreed en met een nieuwe duiker onder de Voordorpsedijk door verbonden met het bestaande watersysteem. Er worden verder geen maatregelen voorgesteld om dit bestaande watersysteem geschikt te maken om het water uit de aan te leggen brede watergang goed te kunnen verwerken.</p> <p>Door het realiseren van een verbrede watergang om het regenwater afkomstig van de snelweg te kunnen verwerken, worden de bestaande watergangen aan de Voordorpsedijk zwaarder belast en kunnen wateroverlast veroorzaken. Hier moet eerst nader onderzoek naar worden gedaan.</p>	<p>In het ontwerp is aandacht voor een goede waterafvoer. Mede op basis van uw zienswijze is gekozen voor een alternatief ontwerp waarbij de bestaande waterstructuur zoveel mogelijk blijft gehandhaafd. Het noordelijke deel van de watergang langs de A27 blijft hierdoor gehandhaafd. Dit aangepaste ontwerp wordt meegenomen in het tracébesluit.</p>	Nee
6	Situatie tijdens de bouw.	<p>Op dit moment is de Voordorpsedijk te Groenekan tijdens de spits afgesloten voor gemotoriseerd verkeer vanuit Bilthoven. De heer en mevrouw xxx willen dat dit ook zeker tijdens de bouw en aanleg van de extra rijstrook op de A27 gehandhaafd blijft om hiermee sluipverkeer tegen te gaan.</p> <p>Tevens zouden de heer en mevrouw xxx graag zien dat het verplaatsen van beplanting en de eventuele nieuwe beplanting zo vroeg mogelijk tijdens de bouw worden uitgevoerd.</p> <p>Dit om zo snel mogelijk na realisatie een goed doorgroeide beplanting te krijgen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Met betrekking tot de beplanting zal worden gekeken naar mogelijkheden om zo spoedig mogelijk nieuwe beplanting te realiseren. Dit moet echt wel mogelijk zijn in het kader van de bouwwerkzaamheden.</p> <p>De wegbeheerder, de gemeente De Bilt, gaat over de gesloten verklaring van de Voordorpsedijk. De Bilt heeft ook de zorg over het sluipverkeer; op dit moment is er geen enkel signaal dat deze gesloten verklaring door de wegbeheerder wordt opgeheven.</p>	Nee
7	Namens mijn cliënt verzoek ik het ontwerp Tracé besluit gewijzigd vast te stellen waarbij de invloed van het Tracé op de woning aan de Voordorpsedijk 26a zo beperkt mogelijk is en er recht gedaan kan worden aan de tweede doelstelling van het project te weten de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren.	<p>De tweede doelstelling van het project betekent niet dat voor alle woningen de leefsituatie kan verbeteren of dat de situatie verbetert in die mate dat de bewoner van een specifieke woning zich wenst. Het gaat erom dat in zijn totaliteit de leefkwaliteit niet verslechterd of zelfs verbeterd. De Voordorpsedijk heeft veel aandacht gekregen vanwege de hoge geluidbelasting op veel woningen. Naast de wettelijke maatregelen wordt ook voorzien in een aantal geluidmaatregelen vanuit het Bovenwettelijk pakket. In beide gevallen is er sprake van een afweging waarbij de investering opweegt tegen het effect. De woning staat relatief ver weg en daarmee zijn geen maatregelen denkbaar die voldoen aan de vooraf gestelde criteria.</p>	Nee	
ZWE-00212	1	<p>Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het uiteindelijke tracébesluit moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee
	2	<p>De 'Duurzame weg': een glazen overkapping over de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd is nooit in stemming gebracht, maar wordt niet nader onderzocht. Dit is zeer nalatig en dient alsnog te gebeuren. Positieve uitkomst moet worden meegenomen in ontwerp.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).</p>	Nee

3	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Ja
4	<p>Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec. Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
5	<p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.</p>	Ja
6	<p>Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.</p>	<p>De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.</p>	Nee
7	<p>Aan alle kanten is te zien dat de economie minder groeit; dat mensen meer thuiswerk doen; dat er meer flexwerk is; dat we minder fossiel gaan. Kortom: uw gigantische wegoperatie lijkt nu al (en anders binnen tien jaar) hopeloos verouderd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	Nee
8	<p>De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee

	9	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	10	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.	Ja
	11	Voor het ontwerp tracébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	12	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisseweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
ZWE-00213	1	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
	2	Hoe kan u nu serieus zo'n groot project promoten, terwijl we nog maar net het klimaatakkoord hebben ondertekend? Weer een mooi geval van met de mond belijden maar het tegengestelde doen. Zo lok je nog meer verkeer naar en rond Utrecht, en zal er niks veranderen, behalve nog meer stank en verkeerd kapitaalgebruik/kapitaalvernietiging.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Nee
	3	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	4	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de	Ja

		<p>vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	
5	<p>De sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen ipv. nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 maar waar maken.</p>	<p>De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja
6	<p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.</p>	Ja
7	<p>De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee
8	<p>Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.</p>	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie,</p>	Nee

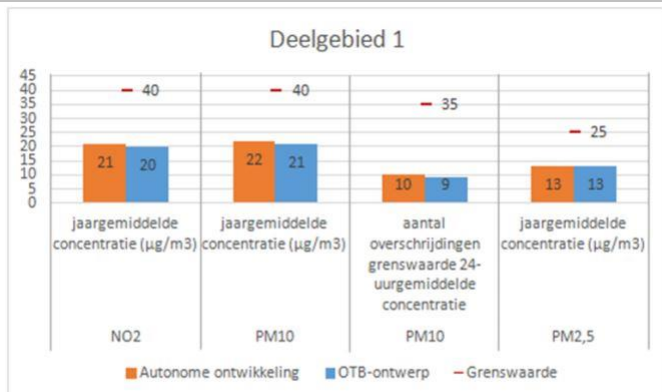
		<p>natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	
9	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
10	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet net niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
11	Om tot een positieve MKBA te kunnen komen bent u ervan uitgegaan dat de Nederlander nog 100 jaar lang accijns op benzine en diesel zal blijven betalen. Dat lijkt mij helemaal niet te rijmen met alle nationale en internationale afspraken omtrent CO2 uitstoot.	Deze manier om met accijns om te gaan is standaard in de werkwijze van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Het is inherent aan het gebruik van prognoses dat aannames over de toekomst gemaakt worden. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
12	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
ZWE-00214	1 Om een gezond toekomst moet minder autos rijden. Om minder geluidsoverlast, minder stress, moeten minder autos rijden. Nederland kan beter.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee

ZWE-00215	1	U hebt een keuze: U kunt ofwel veel gemeenschapsgeld verspillen aan wegverbredingen, die hun doel finaal voorbijschieten, of u kunt het aanwenden op een manier als in weegrave I: bouw parkeergarages, en zorg voor goed openbaar vervoer tussen deze garages en de werkplekken (Utrecht Science Plan , binnenstad, etc.). Dat zal heel veel autoverkeer schelen, en is bovendien goed voor milieu en klimaat. Wat kiest u?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	2	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	3	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
	4	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen. Een oplossing ten koste van Amelisweerd, of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27, moet bij voorbaat uitgesloten worden. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Niet alleen een bypass van bak en vlies moet uitgesloten worden, maar ook bijvoorbeeld een verbreding van de bouwzone of een verlaging van de grondwaterspiegel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. In de nadere uitwerking van de plannen speelt risicobeheersing een belangrijke rol. Indien nodig worden aanvullende beheersmaatregelen getroffen om kans van optreden van lekkages te dusdanig te verlagen dat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is. Rijkswaterstaat heeft in het geactualiseerde MER een beheersmaatregel uitgewerkt bij de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode vrijwel uitgesloten.	Ja
	5	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. Uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	6	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds het klimaatakkoord van Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name door veel minder energie te gebruiken en veel minder klimaatemissies te veroorzaken. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro moeten gaan reizen in plaats van met de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar meer autoverkeer uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op de fiets en het openbaar vervoer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
	7	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	8	Decisio heeft een MKBA uitgevoerd, waarbij Decisio eigen economische groeiscenario's heeft gebruikt. Alleen bij hun scenario van sterke groei haalt dit project een positief saldo. Intussen hebben PBL en CPB nieuwe scenario's openbaar gemaakt. Bij gebruik van die scenario's blijkt dit project helemaal niet rendabel te zijn, zelfs niet als de economie de komende 100 jaar blijft groeien.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

9	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijst ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>	Ja
10	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Ja
11	<p>De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.</p>	<p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>	Ja

	12	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	13	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
ZWE-00216	1	<p>Namens mijn cliënt, de heer xxx, wonend aan de Voordorpsedijk 35 te Groenekan dien ik hierbij een zienswijze in tegen het Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. Uit de stukken van het Ontwerp-Tracébesluit en de bijbehorende MER-Rapporten is gebleken dat de A27 aan de oostkant, ter hoogte van de Voordorpsedijk verbreed gaat worden met één rijstrook. Deze verbreding maakt deel uit van het voorgenomen project A27/A12 Ring Utrecht.</p> <p>De doelstellingen van het project Ring Utrecht worden als volgt weergegeven: "Het project Ring Utrecht heeft een tweeledig doel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De doorstroming op de Ring Utrecht op een verkeersveilige manier laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit; • De kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk verbeteren". <p>Als onderdelen van de leefomgeving worden in het Ontwerp-Tracébesluit de volgende onderdelen specifiek benoemd: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, sluipverkeer en bijvoorbeeld ook allergie waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie.</p> <p>Uit de nu ter inzage liggende stukken blijkt dat de kwaliteit van de leefomgeving voor bewoners van de Voordorpsedijk er op verschillende onderdelen op achteruit gaat.</p> <p>De heer xxx, heeft aan de Voordorpsedijk 35 een agrarisch bedrijf dat bestaat uit 36 melkkoeien, 11 stuks vrouwelijk jongvee, 1 paard en 6 schapen. Daarnaast heeft de heer xxx als verbreding van zijn bedrijf, buitenschoolse opvang en een mooie ontvangstruimte die geschikt is als vergaderlocatie en voor familiebijeenkomsten.</p> <p>Het agrarische bedrijf heeft de beschikking over 16,48 ha. grond. De huidige afstand van het bedrijf tot aan de snelweg bedraagt ongeveer 400 meter. Door de verbreding van de A27 wordt deze afstand kleiner.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee

2	<p>Geluid</p> <p>Voor projecten zoals de Ring Utrecht fungeert de Wet Milieubeheer als het wettelijk kader om de geluidssituatie te beoordelen en een afweging te maken of geluidbeperkende maatregelen doelmatig zijn. In het gedetailleerde onderzoek zijn alle geluidgevoelige objecten (woningen en andere in de Wet Milieubeheer benoemde geluidgevoelige objecten) betrokken, die in de toekomstige situatie een geluidbelasting hebben die hoger is dan de wettelijke voorkeurswaarde van 50 dB. Voor deze geluidgevoelige objecten is onderzocht of de wettelijke toetswaarde wordt overschreden in de situatie na uitvoering van het project in het jaar 2036.</p> <p>Uit de verschillende rapportages met betrekking tot het Ontwerp-Tracébesluit en het bijbehorende "MER Deelrapport Geluid - Hoofdrapport" en "Deelrapport Geluid - Specifiek" blijkt dat ook met een geluidsscherm ter hoogte van de Voordorpsedijk met een hoogte van 3 meter en een lengte van 300 meter er een toename in geluid ontstaat. Voor 21 woningen aan de Voordorpsedijk, waaronder de woning van de heer xxx, moet er na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit aanvullend worden onderzocht of de wettelijke binnenwaarde in de toekomst zal worden overschreden als gevolg van de uitvoering van het project. Uit het in de bijlage van het rapport opgenomen overzicht spreekt een bepaalde nauwkeurigheid. Echter voor zowel de uitgangssituatie, als de situatie in 2036 wordt uitgegaan van berekeningen en aannames. Om een goede vergelijking tussen de huidige situatie en de situatie na realisatie van het project mogelijk te maken wil cliënt dat er een nul-meting wordt uitgevoerd.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Voordorpsedijk.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit is gebleken dat het niet doelmatig is om het gehele gebied doelmatig af te schermen. Het verlengen van het scherm is in het wettelijk pakket niet aan de orde, maar is in het pakket voor de bovenwettelijke maatregelen onderzocht.</p> <p>Voor de Voorveldsepolder is een bovenwettelijk geluidsscherm gepland. Deze aanvullende maatregel worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maakt geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor het opstellen van dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Meer informatie over de bovenwettelijke maatregelen vindt u op: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht.</p> <p>Met deze maatregel zal de geluidbelasting in het gebied rond de Voordorpsedijk verder worden teruggebracht.</p>	Ja
3	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>De beoordeling van luchtkwaliteit valt uiteen in de beoordeling van (ultra) fijnstof (PM 2,5 en PM 10) en van stikstofdioxide (NO2). Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit kan gekeken worden naar het overschrijden van grensnormen en er kan gekeken worden naar de verandering van luchtkwaliteit. Daarnaast kan er gekeken worden naar de beoordeling van de luchtkwaliteit voor het gehele Ontwerp Tracé of er kan gekeken worden naar de verschillende locaties in het Ontwerp Tracé.</p> <p>Voor deze zienswijze hebben wij gekeken naar de verandering van de luchtkwaliteit voor de Voordorpsedijk te Groenekan. Voor een beschrijving van de luchtkwaliteit in het OTB-ontwerp is gebruik gemaakt van de rekenresultaten van de modelberekeningen voor het toetsjaar 2030.</p> <p>Het MER deelrapport luchtkwaliteit beschrijft de luchtkwaliteit in de omgeving van het project Ring Utrecht in de huidige situatie, autonome ontwikkeling en het OTB-ontwerp. De Voordorpsedijk valt onder deelgebied 1. Deelgebied 1</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In de emissiefactoren voor fijn stof is de bijdrage van slijtage van banden en remmen meegenomen. Deze bron is derhalve in de berekeningen meegenomen.</p>	Ja



Figuur 5.33: Deelgebied 1: Maximale jaargemiddelde concentratie NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} (µg/m³) en het maximale aantal overschrijdingen van de grenswaarde van de 24-uurgemiddelde concentratie PM₁₀

Uit deze tabel lijkt het OTB-ontwerp een kleine verbetering te zijn ten opzichte van de berekende autonome ontwikkeling. Dit is echter in tegenspraak met de verschillende conclusies die wij verder in het rapport gevonden hebben.

Deelgebied 1

In deelgebied 1 nemen de emissies van NO_x in het OTB-ontwerp toe met 4,6%. Voor PM₁₀ is de toename 4,4% en voor PM_{2,5} is de toename 4,7%. De totale emissies nemen toe vanwege een toename in de totale verkeersintensiteit. De groei van de emissies is het grootst voor personenauto's.

Deelgebied 1

Voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} treedt voor een klein aantal gevoelige bestemmingen in het OTB-ontwerp een verslechtering op in de luchtkwaliteit. Voor deze gevoelige bestemmingen treedt voor NO₂ en PM₁₀ een toename in de middelste klassen op. Voor PM_{2,5} is er een verschuiving naar de hoogste concentratieklassen.

Deelgebied 1

In deelgebied 1 neemt voor stikstofdioxide en PM₁₀ het oppervlak in de middelste klassen toe. Voor PM_{2,5} is er een kleine verschuiving naar de hoogste klassen. De veranderingen treden vooral op direct langs de A27 en ontstaan door een toename van de verkeersintensiteiten en wijzigingen in de ligging van de weg ten gevolge van het OTB ontwerp.

Gezien bovenstaande kunnen wij niet de conclusie trekken dat de aanleg van dit tracé een verbetering is voor de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Overige stoffen

Ten aanzien van de overige stoffen waarvoor in de Wet Milieubeheer grenswaarden zijn opgenomen, zoals Zwavel dioxide, koolmonoxide, benzeen, lood, ozon, arseen, cadmium, nikkel, benzo(a)pyreen en stikstofoxiden zijn de laatste jaren nergens in Nederland normoverschrijdingen opgetreden en vertonen de concentraties een dalende trend (CBS, PBL, Wageningen UR, 2013/2014). Dit beeld wordt bevestigd door metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM (Mooibroek et al., 2013). Daarmee is het redelijkerwijs niet aannemelijk dat ten gevolge van dit project de grenswaarden voor andere stoffen dan stikstofdioxide en fijn stof overschreden worden. Deze stoffen zijn derhalve niet onderzocht.

Echter promotie onderzoek uit 2013 geeft aan dat ook de slijtage van autobanden en remmen fijnstof veroorzaakt en schadelijk is voor de gezondheid. Hier zou aanvullend onderzoek naar gedaan moeten worden.

4	<p>Ruimte en Ruimtelijke ontwikkeling</p> <p>Uit de beschrijving van de afzonderlijke deelgebieden blijkt dat er met de ombouw van de Ring Utrecht negatieve effecten optreden op belevingswaarde van stad en landschap. Oorzaken zijn dat de weg meer in het zicht komt te liggen, het ruimtebeslag groter wordt en dwarsverbindingen langer.</p> <p>Vanaf Groenekan tot aan de Biltsestraatweg komt de weg dicht tegen de bebouwing van de linten te liggen. In enkele gevallen zijn hier wanden nodig om het verhoogde weglichaam te keren. Er komen hier ook meer en hogere geluidschermen. Door dit alles komt er per saldo minder en soms helemaal geen beplanting tussen de linten en de weg te staan. Hierdoor wordt de weg vanuit de linten meer zichtbaar dan nu het geval is. Dit heeft een negatief effect op de belevingswaarde van het landschap.</p> <p>De relatief smalle onderdoorgang Voordorpsedijk heeft in de huidige situatie al het beeld van een smal en donker tunneltje. De lengtetoe name tot een lengte van ca. 70 meter versterkt dit effect. Het wordt enigszins gemitigeerd doordat het tunnelinterieur en de verrichting worden aangepakt om het gevoel van veiligheid te verbeteren (in het esthetisch programma van eisen wordt uitgewerkt op welke manier). Echter de verbreding van de weg leidt tot verieniging van de smalle en lange onderdoorgang waardoor de belevingswaarde van de onderdoorgang Voordorpsedijk als negatief beoordeeld kan worden. Betere controle en betere verrichting zou hier mogelijk een oplossing kunnen bieden.</p>	<p>In het landschapsplan wordt aan de oostkant van de A27 bij Groenekan een boomweide omgevormd tot bosstroken, waardoor het zicht vanuit de woonomgeving wordt weggenomen. Tussen de onderdoorgang Groenekanseweg en de aansluiting Utrecht Noord is geen plek voor extra bomen. Aan de westkant staat tussen weg en spoor al dichte beplanting, die wordt bij Utrecht-Noord nog uitgebreid met een strook bomen. Tussen Groenekan en de Biltsestraatweg ligt de weg vooral boven maaiveld, grote delen van de oostelijke wegberm zijn onbeplant, waardoor de weg vanuit het landschap goed zichtbaar is. Daar waar de Voordorpsedijk en de Biltsestraatweg dicht tegen de A27 liggen heeft dit meer invloed. Daarom is hier wel beplanting aangebracht tussen de weg en de linten.</p> <p>De effecten op de belevingswaarde van het landschap zijn in de milieu-effectrapportage beoordeeld als beperkt. Dit aspect is in de besluitvorming betrokken.</p> <p>Uw punt over de ruimtelijke kwaliteit van de onderdoorgang Voordorpsedijk wordt betrokken bij het opstellen van het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) voor dit kunstwerk.</p> <p>Voor wat betreft de onderdoorgang Voordorpsedijk: De onderdoorgang Voordorpsedijk is relatief smal en als dusdanig beoordeeld in de milieu-effectrapportage. In fase 2b is onderzocht of deze onderdoorgang breder gemaakt kon worden ten behoeve van de beleving en de sociale veiligheid. Dit had echter negatieve effecten op verkeersveiligheid tot gevolg, omdat als de weg in de onderdoorgang breder is dan daarbuiten, automobilisten in de tunnel fietsers gaan inhalen. Verbreding is daarom afgefallen. Met kleur en licht wordt de situatie ten opzichte van de huidige situatie verbeterd.</p>	Nee
5	<p>Water</p> <p>Voor de watergangen tussen de A27 en de Voordorpsedijk moet het precieze verloop nog bepaald worden. Het is mogelijk dat hierbij de schuur op het perceel Voordorpsedijk 20a geamoveerd zal moeten worden. Een definitieve oplossing voor deze locatie wordt voor de vaststelling van het TB bepaald.</p> <p>Direct ten zuiden van de Voordorpsedijk, langs de boerderij op nummer 20A wordt de watergang niet verbreed omdat daar onvoldoende ruimte voor verbreding beschikbaar is. Door toepassing van een keerwand wordt de bestaande watergang langs de kavel behouden, of er wordt een watergang om de woonkavel heen verbreed en met een nieuwe duiker onder de Voordorpsedijk door verbonden met het bestaande watersysteem. Er worden verder geen maatregelen voorgesteld om dit bestaande watersysteem geschikt te maken om het water uit de aan te leggen brede watergang goed te kunnen verwerken. Daarnaast is het ook van belang om de hoeveelheid vervuiling die van de snelweg in het oppervlaktewater terecht komt te meten. Dit oppervlaktewater wordt namelijk ook gebruikt om het vee te laten drinken.</p>	<p>In het ontwerp is aandacht voor een goede waterafvoer. Mede op basis van uw zienswijze is gekozen voor een alternatief ontwerp waarbij de bestaande waterstructuur zoveel mogelijk blijft gehandhaafd. Het noordelijke deel van de watergang langs de A27 blijft hier gehandhaafd. Dit aangepaste ontwerp wordt meegenomen in het tracébesluit. Via de aanwezige berm tussen de weg en de watergang infiltreert het wegwater in de bodem en komt daarna pas in de watergang terecht of infiltreert naar het diepere grondwater. Eventuele verontreinigingen worden daarmee uit het wegwater gefilterd en vastgelegd in de bodem. Deze wijze van zuivering wordt in de huidige situatie ook al toegepast op deze locatie en zal in de nieuwe situatie niet veranderen.</p>	Nee
6	<p>Situatie tijdens de bouw</p> <p>Op dit moment is de Voordorpsedijk te Groenekan tijdens de spits afgesloten voor gemotoriseerd verkeer vanuit Bilthoven. De heer xxx wil dat dit ook zeker tijdens de bouw en aanleg van de extra rijstrook op de A27 gehandhaafd blijft om hiermee sluipverkeer tegen te gaan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Rijkswaterstaat gaat niet over de gesloten verklaring, dit ligt bij de wegbeheerder gemeente de Bilt. De Bilt heeft ook de zorg over het sluipverkeer; op dit moment is er geen enkel signaal dat deze gesloten verklaring door de wegbeheerder wordt opgeheven.</p>	Nee
7	<p>Conclusie</p> <p>Ondanks de plaatsing van geluidschermen blijkt het geluid toe te nemen. De invloed van het geluid is bepaald aan de hand van berekeningen en aannames. De werkelijke invloed van het geluid kan pas na realisatie van het project vastgesteld worden. Om een goede vergelijking te maken is een nul-meting dan wel noodzakelijk.</p> <p>De noodzaak van de verbreding van de A27 is te vinden in de toename van het verkeersaanbod en de doorstroming van het verkeer. Hierdoor gaat ook de belasting van het milieu extra toenemen. Gezien de beperkte afstand tot de locatie aan de Voordorpsedijk, verslechterd het woon-en leefklimaat hierdoor.</p>	<p>In uw zienswijze geeft u nog eens uw belangrijkste punten weer en vraagt u een gewijzigd tracébesluit vast te stellen waarbij voldaan moet worden aan de tweede doelstelling.</p> <p>De tweede doelstelling is bedoeld als overall doelstelling waarbij van meet af aan is aangegeven dat deze doelstelling niet voor iedere woning of ieder individueel belang kan gelden. In zijn geheel moet de leefkwaliteit gelijk blijven of bij voorkeur verbeteren. Deze tweede doelstelling kan niet worden uitgelegd dat iedere individuele bewoner recht heeft op een maximale verbetering van zijn/haar leefkwaliteit.</p> <p>In de bovenstaande antwoorden is aangegeven hoe met de diverse aspecten is omgegaan.</p>	Nee

		<p>Gezien de meest voorkomende windrichting heeft de Voordorpsedijk aan de oostkant van de A27 veel last van het verkeer. Er moet hierbij gedacht worden aan geluidsoverlast en fijnstof. Door het doortrekken van het geluidsscherm met daarbij een opvang voor de fijnstof, kan hier een daadwerkelijke verbetering van het woon- en leefklimaat gerealiseerd worden.</p> <p>De onderdoorgang van de snelweg aan de Voordorpsedijk wordt verhoogd tot ongeveer 70 meter. Door deze lengte en de smalle doorgang wordt de sociale veiligheid van deze onderdoorgang aangetast en verslechterd.</p> <p>Door het realiseren van een verbrede watergang om het regenwater afkomstig van de snelweg te kunnen verwerken, worden de bestaande watergangen aan de Voordorpsedijk zwaarder belast en kunnen wateroverlast veroorzaken. Hier moet eerst nader onderzoek naar worden gedaan.</p> <p>Namens mijn cliënt verzoek ik het ontwerp Tracé besluit gewijzigd vast te stellen waarbij de invloed van het Tracé op de woning aan de Voordorpsedijk 35 zo beperkt mogelijk is en er recht gedaan kan worden aan de tweede doelstelling van het project te weten de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren.</p>		
ZWE-00217	1	<p>Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden.</p> <p>Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>	Ja
	2	<p>1. Prognose mobiliteit</p> <p>Binnen ons dorp is er discussie over het nut en noodzaak van de verbreding van de A27. Echter door het in tweeën knippen van de projecten A1/A27 en A27/ring Utrecht dwingt de Minister ons om te pleiten voor een verdere ontknoping van het wegennet op de ring Utrecht. Er is immers al besloten tot (deel) verbreding tussen in het project A1/A27.</p> <p>1.a. Ik verzoek u om de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten</p> <p>Er zijn nu files op de A27 maar ook veel drukke en verkeersonveilige situaties op de lokale wegen die door en langs Groenekan lopen. De uitkomst van dit project zou moeten zijn dat het onderliggende wegennet wordt ontlast. Ik ga uit van vermindering van de hoeveelheid sluipverkeer door onze kern, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot.</p> <p>Ontsluiting USP : Toch constateren ik, op basis van het deelrapport Verkeer, dat bij de aansluiting Bilthoven (richting Utrecht) vertraging optreedt op de A27 door invoegend verkeer. Niet duidelijk is hoe groot deze vertraging exact is, noch de mate waarin het verkeer terugslaat op de N234 en de N417/Koningin Wilhelminaweg. De maatregelen uit het TB A27/A1 lijken hiermee onvoldoende effect te sorteren.</p> <p>1.b. Ik verzoek u om de effecten invoegend verkeer inzichtelijk te maken.</p>	<p>Ten aanzien van de ontvlechting van Rijnsweerd en Lunetten: In uw zienswijze verzoekt u Rijkswaterstaat de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp zijn beide knooppunten al grotendeels ontvlochten. Zo worden de verkeersstromen vanuit Hilversum en Amersfoort richting Den Haag en richting Breda/Arnhem vroegtijdig van elkaar gescheiden. Dat geldt ook voor de verkeersstroom vanuit Breda richting Amersfoort, dat via een zogeheten bypass wordt afgewikkeld.</p> <p>Ten aanzien van sluipverkeer: Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat ten gevolge van het project Ring Utrecht een deel van het verkeer op het onderliggende wegennet via het hoofdwegennet zal gaan rijden. Specifiek voor de Koningin Wilhelminaweg ten zuiden van de aansluiting A27 Bilthoven nemen de intensiteiten op etmaalbasis af met ongeveer 7% in de projectsituatie ten opzichte van de referentiesituatie.</p> <p>Ten aanzien van de ontsluiting Utrecht Science Parc (USP): met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Niet alle knelpunten op en nabij de Ring Utrecht kunnen opgelost worden, vanwege enerzijds het taakstellend budget voor het project, en anderzijds de impact en kwaliteit voor de leefomgeving omdat het ruimtegebruik voor de snelweg dan nog groter zou worden. Het specifieke knelpunt dat u benoemt in uw zienswijze, de A27 in zuidelijke richting ter hoogte van de toerit Bilthoven, is hier een voorbeeld van. Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat dit specifieke knelpunt leidt tot vertraging in de ochtendspits op de A27 in zuidelijke richting en dat de kans op terugslag op de N234 en N417 reëel is.</p>	Nee

3	<p>2. scenario's WLO scenario's In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM 2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidswerende voorzieningen. Naar mijn mening dient de omgeving maximaal beschermd te worden.</p> <p>2.a. Ik wens dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p>	Nee
4	<p>3. geluidwerende voorzieningen Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan.</p> <p>3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven.</p> <p>Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden, en de maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Dit heeft tot gevolg dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd wordt. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Wel is de start van de uitvoering - en in het verlengde daarvan ook de openstelling - van het TB Ring Utrecht vertraagd. Evengoed wordt er rekening gehouden met het feit dat op deze locatie twee keer werkzaamheden plaatsvinden en er wordt naar gestreefd om de hinder zo veel mogelijk te beperken.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al gerealiseerde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten. Op deze locatie is ProRail bezig met het opstellen van een saneringsplan in het kader van MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) Spoor, waarin onderzocht of de geluidbelasting t.g.v. spoorwegverkeer met doelmatige maatregelen kan worden verlaagd. Dit saneringsplan is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 is echter wel meegenomen in het bovenwettelijke maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Meer informatie over de bovenwettelijke maatregelen vindt u op: https://www.provincie-</p>	Ja

		<p>utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail</p> <p>Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>	Ja
6	<p>5. Uitvoeringswijze schermen</p> <p>In bijlage 2 van het OTB zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Ik ben van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan, bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden, eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen.</p> <p>5.a. ik wens duidelijkheid over de uitvoering van de schermen. Waarbij de voorkeur uitgaat naar waar nodig absorberend en zoveel mogelijk groene beplanting.</p>	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bilthoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidsschermen langs dit wegvak zijn uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd; ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen.</p> <p>De vormgeving van de geluidsschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p>	Nee
7	<p>6. Luchtkwaliteit</p> <p>Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p>	Ja

	<p>die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoeken blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit.</p> <p>Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>	
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p>	Ja
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen:</p> <p>8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen.</p> <p>Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging.</p> <p>Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>	Ja
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen</p> <p>Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark).</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/</p>	Ja

	<p>het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren</p> <p>Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de NNN-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit.</p> <p>De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p> <p>De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>	
11	<p>10. Realisatie met zo min mogelijk overlast</p> <p>Mijn angst is dat tijdens de uitvoeringsfase het dorp Groenekan onevenredig en zwaar wordt belast Zeker gezien de lange realisatieduur van de twee Projecten is het beperken van de omgevingshinder van groot belang voor de omgeving voor zowel bewoners, ondernemers als natuur. Ik hoop dat u door goede samenwerking met de gemeente de Bilt en inspanning ten behoeve van het Doorstromingsplan de omgevingshinder, ook op de aanliggende wegen weet te beperken. Bij de aanbesteding dient zeer nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan de omgevingshinder, zowel de direct als indirect, binnen de gunningscriteria</p> <p>10.a. Realiseer het project met zo min mogelijk overlast voor alles wat leeft en werkt in het dorp Groenekan. Communiceer tijdens de uitvoering goed met bewoners, leer van uitvoering A27/A1</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
12	<p>11. Overige opmerkingen/adviezen:</p> <p>11.a. Externe Veiligheid Als inwoner van de gemeente de Bilt vraag ik uw aandacht voor de plasbrandaandachtsgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor (beschermende) maatregelen worden getroffen.</p> <p>Het is aan burger niet uit te leggen dat deze wel bescherming geniet voor het plaatsgebonden risico, maar dat er geen bescherming plaatsvindt tegen een plasbrand. Terwijl juist de plasbrand uitgaat van het effect en niet van een risico.</p> <p>Ik acht dit een onwenselijke situatie en vragen u maatregelen te treffen bij de woningen die in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen. Ik kan mij goed voorstellen dat er in dit geval geen bouwkundige maatregelen aan de woningen zijn zoals genoemd in de regeling Bouwbesluit, maar dat in de overdracht maatregelen worden getroffen (zoals een opstaande rand) die verspreiding van een brandende plas vloeistoffen beperken of voorkomen. Een en ander op basis van gelijkwaardigheid en kosteneffectiviteit zodat er een gewogen proces plaatsvindt.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone.</p> <p>Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dichterbij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke</p>	Nee

			planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.	
	13	11.b. Energie - Zonnepanelen In het MMA is de ambitie geformuleerd dat de energie die nodig is om het wegsysteem te laten functioneren op een duurzame wijze wordt opgewekt, waarbij gekozen wordt voor zonne-energie. Samen met de gemeente de Bilt ben ik van mening is dit niet ambitieus genoeg is. Het Rijk, dat eveneens invulling moet geven aan het Klimaatakkoord, kan een waardevolle bijdrage leveren aan de verduurzaming van de regio door het strategisch inzetten van de beschikbare gronden rond de snelwegen. Door hier energievoorzieningen te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen, worden diverse voordelen behaald op het gebied van klimaat, landschap, ruimtelijke efficiëntie en financiën. Ik onderschrijf dan ook het pleidooi om hier gezamenlijk, met maatschappelijke partners, nadere invulling aan te geven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
ZWE-00218	1	<p>Namens mijn cliënt, de heer xxx, wonende aan de Voordorpsedijk 3 te Utrecht, dien ik hierbij een zienswijze in tegen het Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. De doelstellingen van het project Ring Utrecht worden als volgt weergegeven:</p> <p>"Het project Ring Utrecht heeft een tweeledig doel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De doorstroming op de Ring Utrecht op een verkeersveilige manier laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit; • De kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk verbeteren." <p>Als onderdelen van de leefomgeving worden in het Ontwerp-Tracébesluit de volgende onderdelen specifiek benoemd: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, sluisverkeer en bijvoorbeeld ook allerlei waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie.</p> <p>Uit de stukken van het Ontwerp-Tracébesluit en de bijbehorende MER-Rapporten is gebleken dat de A27 ter hoogte van de Voordorpsedijk verbreed gaat worden. Deze verbreding maakt deel uit van het voorgenomen project A27/A12 Ring Utrecht.</p> <p>De heer xxx is de eigenaar van het op de locatie Voordorpsedijk 3 gevestigde agrarisch bedrijf. Op dit bedrijf worden onder andere vleesvee, paarden en schapen gehouden. Het bedrijf heeft ongeveer 25 ha in gebruik.</p> <p>Op onderstaande afbeelding is de locatie weergegeven. De percelen grond tussen de bedrijfsgebouwen en de bosschage bij de A27 zijn van de heer xxx of van De Hoge Kamp B.V. Deze percelen worden voornamelijk gebruikt voor graswinning en voor het uitrijden van mest.</p> <p>Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht.</p> <p>De heer xxx heeft inmiddels bericht ontvangen dat er voor de realisatie van het Tracé A27/ Al 2 Ring Utrecht van een tweetal percelen grond nodig is. Dit betreft het perceel Gemeente Utrecht sectie H 1756 en het perceel Gemeente Utrecht sectie H 1619. De benodigde grond is nodig voor het verbreden van watergangen om aan de wateropgave, die ontstaat door het project A27/ A12 Ring Utrecht, te kunnen voldoen.</p> 	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	<p>Waterhuishouding</p> <p>Het tracé in het deelgebied A27-Noord is aan de noordzijde begrensd door de aansluiting Bilthoven en aan de zuidzijde door de onderdoorgang Biltsestraatweg. De kruising met de spoorlijn Utrecht-Hilversum net na de aansluiting Utrecht-Noord vormt de begrenzing aan de westzijde.</p> <p>Deelgebied 1: A27-Noord</p> <p>Waterhuishouding / waterkwantiteit</p> <p>De voorgenomen aanpassingen van het watersysteem betreffen geen veranderingen aan de structuur en daarmee de werking van het systeem ten opzichte van de huidige situatie, maar beperken zich tot de verplaatsing en / of verruiming van een aantal van de huidige watergangen.</p>	<p>Mede op basis van deze zienswijze is de situatie opnieuw beschouwd. Er zijn alternatieve locaties voor de watercompensatie en natuurvriendelijke oevers gevonden op de westelijke percelen van de Voorveldsepolder. Daarmee is er in het tracébesluit geen watercompensatie meer op de percelen van uw cliënt en is het ruimtebeslag verminderd. De nieuw te realiseren watercompensatie sluit aan bij de bestaande waterstructuur in het gebied. Zie voor deze wijziging de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.</p> <p>Overcompensatie wordt in het project toegepast vanwege de keuze om extra te compenseren ten behoeve van de effecten van een extremer klimaatscenario.</p>	Ja

	<p>Vanuit landschappelijke overwegingen worden de aanwezige sloten tussen de aansluiting Utrecht-Noord en Fort Blauwkapel (Overvechtse Polder) aan 1 zijde voorzien van een natuurvriendelijke oever van 3 meter breed (locatie 1c). Dit resulteert in 0,21 ha extra watercompensatie, waarmee invulling kan worden gegeven aan de extra benodigde watercompensatie in peilgebied PG0390 als wordt uitgegaan van het extreme klimaatscenario. Voor locatie 1c. zie onderstaande afbeelding.</p> <p>Per peilgebied is de wateropgave (als gevolg van toename van verhard oppervlak en demping van bestaand oppervlaktewater) bepaald en is het oppervlak open water dat nieuwe wordt gerealiseerd bepaald. Voor het peilgebied PG 0390 is er een wateropgave van 0,134 ha en wordt er 0,575 ha nieuw water gecreëerd. De noodzaak om zoveel meer nieuw open water te realiseren in dit peilgebied is daarmee niet aangetoond. Het is daarom niet duidelijk waarom er op de percelen van de heer xxx zoveel verbrede watergangen met natuurvriendelijke oevers gerealiseerd moeten worden.</p> <p>Grondgebruik</p> <p>Uit het ontwerp Tracébesluit blijkt dat van het perceel met de kadastrale aanduiding Utrecht H 1756 met een huidig oppervlak van 1.49.50 ha er 0.19.18 ha nodig is voor het verbreden van verschillende watergangen. Uit de bijgevoegde tekening blijkt dat de strook grond tussen deze verbrede watergangen dermate smal is dat de gebruiksmogelijkheden voor het perceel zeer beperkt worden. Daarnaast worden de verbrede watergangen niet geheel doorgetrokken maar lijken halverwege het perceel te eindigen. Gezien het feit dat de noodzaak voor de in het ontwerp Tracé besluit gerealiseerde hoeveelheid nieuw water niet is aangetoond, gecombineerd met de nog verdere versmalling van het perceel H 1756, zijn aanleiding voor de heer xxx om te verzoeken om dit plan te herzien.</p> <p>Daarnaast is de aansluiting van deze verbrede watergang voorzien op een niet verbrede watergang waarbij de vraag gesteld kan worden of dit geen problemen gaat geven.</p> <p>Conclusie</p> <p>Het bedrijf krijgt door het project A27/ A12 Ring Utrecht de beschikking over aanzienlijk minder grond. Dit heeft een grote invloed op de dagelijkse gang van zaken op het bedrijf. Er is namelijk niet alleen minder grond beschikbaar voor weidegang, maar ook voor het afzetten van de op het bedrijf geproduceerde mest, voor de benodigde grasvoorziening en de rechten om vee te houden, aangezien deze meer en meer gekoppeld worden aan de aanwezige hoeveelheid grond rondom het bedrijf. Er kan hiermee geconcludeerd worden dat het project schade oplevert, zowel waarde technisch als in de exploitatie. Doordat er minder grond beschikbaar komt, waarbij ook nog de doelmatigheid van deze grond fors afneemt, wordt de overblijvende grond aanzienlijk minderwaardig.</p> <p>Locatie overstijgende aspecten</p> <p>Naast de aspecten die voor de bedrijfsvoering van direct belang zijn, zijn er door de voorgestelde verbreding van de A27 nog meer aspecten waardoor kwaliteit van de leefomgeving voor de bewoners van de Voordorpsedijk negatief beïnvloed wordt.</p>		
3	<p>Geluid</p> <p>Voor projecten zoals de Ring Utrecht fungeert de Wet Milieubeheer als het wettelijk kader om de geluidssituatie te beoordelen en een afweging te maken of geluidbeperkende maatregelen doelmatig zijn. In het gedetailleerde onderzoek zijn alle geluidgevoelige objecten (woningen en andere in de Wet Milieubeheer benoemde geluidgevoelige objecten) betrokken, die in de toekomstige situatie een geluidbelasting hebben die hoger is dan de wettelijke voorkeurswaarde van 50 dB. Voor deze geluidgevoelige objecten is onderzocht of de wettelijke toetswaarde wordt overschreden in de situatie na uitvoering van het project in het jaar 2036. Voorde in het onderzoek betrokken geluidgevoelige objecten is in een akoestisch rekenmodel voor de verschillende situaties de geluidsbelasting bij deze objecten op de maatgevende gevel bepaald.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p>	Ja

	<p>Echter voor zowel de uitgangssituatie, als de situatie in 2036 wordt uitgegaan van berekeningen en aannames. Om een goede vergelijking tussen de huidige situatie en de situatie na realisatie van het project mogelijk te maken wil cliënt dat er een nul-meting wordt uitgevoerd.</p>		
4	<p>Luchtkwaliteit De beoordeling van luchtkwaliteit valt uiteen in de beoordeling van (ultra) fijnstof (PM 2,5 en PM 10) en van stikstofdioxide (NO2). Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit kan gekeken worden naar het overschrijden van grensnormen en er kan gekeken worden naar de verandering van luchtkwaliteit. Daarnaast kan er gekeken worden naar de beoordeling van de luchtkwaliteit voor het gehele Ontwerp Tracé of er kan gekeken worden naar de verschillende locaties in het Ontwerp Tracé. Voor deze zienswijze hebben wij gekeken naar de verandering van de luchtkwaliteit voor de Voordorpsedijk. Voor een beschrijving van de luchtkwaliteit in het OTB-ontwerp is gebruik gemaakt van de rekenresultaten van de modelberekeningen voor het toetsjaar 2030. Het MER deelrapport luchtkwaliteit beschrijft de luchtkwaliteit in de omgeving van het project Ring Utrecht in de huidige situatie, autonome ontwikkeling en het OTB-ontwerp. De Voordorpsedijk valt onder deelgebied 1. Figuur 5.33 Uit deze tabel lijkt het OTB-ontwerp een kleine verbetering te zijn ten opzichte van de berekende autonome ontwikkeling. Dit is echter in tegenspraak met de verschillende conclusies die wij verder in het rapport gevonden hebben. Deelgebied 1 In deelgebied 1 nemen de emissies van NOx in het OTB-ontwerp toe met 4,6%. Voor PM10 is de toename 4,4% en voor PM2,5 is de toename 4,7%. De totale emissies nemen toe vanwege een toename in de totale verkeersintensiteit. De groei van de emissies is het grootst voor personenauto's. Deelgebied 1 Voor NO2, PM10 en PM2.5 treedt voor een klein aantal gevoelige bestemmingen in het OTB-ontwerp een verslechtering op in de luchtkwaliteit. Voor deze gevoelige bestemmingen treedt voor NO2 en PM10 een toename in de middelste klassen op. Voor PM2,5 is er een verschuiving naar de hoogste concentratieklassen. Deelgebied 1 In deelgebied 1 neemt voor stikstofdioxide en PM10 het oppervlak in de middelste klassen toe. Voor PM2,5 is er een kleine verschuiving naar de hoogste klassen De veranderingen treden vooral op direct langs de A27 en ontstaan door een toename van de verkeersintensiteiten en wijzigingen in de ligging van de weg ten gevolge van het OTB ontwerp. Gezien bovenstaande kunnen wij niet de conclusie trekken dat de aanleg van dit tracé een verbetering is voor de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Overige stoffen Ten aanzien van de overige stoffen waarvoor in de Wet Milieubeheer grenswaarden zijn opgenomen, zoals Zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen, lood, ozon, arseen, cadmium, nikkel, benzo(a)pyreen en stikstofoxiden zijn de laatste jaren nergens in Nederland normoverschrijdingen opgetreden en vertonen de concentraties een dalende trend (CBS, PBL, Wageningen UR, 2013/2014). Dit beeld wordt bevestigd door metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM (Mooibroek et al., 2013). Daarmee is het redelijkerwijs niet aannemelijk dat ten gevolge van dit project de grenswaarden voor andere stoffen dan stikstofdioxide en fijn stof overschreden worden. Deze stoffen zijn derhalve niet onderzocht. Echter promotie onderzoek uit 2013 geeft aan dat ook de slijtage van autobanden en remmen fijnstof veroorzaakt en schadelijk is voor de gezondheid. Hier zou aanvullend onderzoek naar gedaan moeten worden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In de emissiefactoren voor fijnstof is de bijdrage van slijtage van banden en remmen meegenomen. Deze bron is derhalve in de berekeningen meegenomen.</p>	Ja

5	<p>Ruimte en Ruimtelijke ontwikkeling.</p> <p>Uit de beschrijving van de afzonderlijke deelgebieden blijkt dat er met de ombouw van de Ring Utrecht negatieve effecten optreden op belevingswaarde van stad en landschap. Oorzaken zijn dat de weg meer in het zicht komt te liggen, het ruimtebeslag groter wordt en dwarsverbindingen langer.</p> <p>De relatief smalle onderdoorgang Voordorpsedijk heeft in de huidige situatie al het beeld van een smal en donker tunneltje. De lengtetoename tot een lengte van ca. 70 meter versterkt dit effect. Het wordt enigszins gemitigeerd doordat het tunnelinterieur en de verlichting worden aangepakt om het gevoel van veiligheid te verbeteren (in het esthetisch programma van eisen wordt uitgewerkt op welke manier). Echter de verbreding van de weg leidt tot verlenging van de smalle en lange onderdoorgang waardoor de belevingswaarde van de onderdoorgang Voordorpsedijk als negatief beoordeeld kan worden.</p>	<p>De onderdoorgang Voordorpsedijk is relatief smal en als dusdanig beoordeeld in de milieu-effectrapportage. In fase 2b is onderzocht of deze onderdoorgang breder gemaakt kon worden ten behoeve van de beleving en de sociale veiligheid. Dit had echter negatieve effecten op verkeersveiligheid tot gevolg, omdat als de weg in de onderdoorgang breder is dan daarbuiten, automobilisten in de tunnel fietsers gaan inhalen. Verbreding is daarom afgevallен. Met kleur en licht wordt de situatie ten opzichte van de huidige situatie verbeterd.</p>	Nee
6	<p>Conclusie.</p> <p>De invloed van het Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht voor de heer xxx is aanzienlijk gezien de hoeveelheid grond die benodigd lijkt te zijn voor de realisatie van nieuw open water. Daarnaast heeft de Ring Utrecht ook invloed op de woon- en leefomgeving aan de Voordorpsedijk.</p> <p>Ten aanzien van de volgende punten wil de heer xxx een zienswijze inbrengen: De reden om veel meer nieuw open water te realiseren (0,575 ha) dan dat de wateropgave (0,134 ha) groot is. De reden waarom zijn perceel met de kadastrale aanduiding H 1756 hiervoor gesplitst gaat worden in twee smalle stroken. De reden waarom de verbrede watergangen niet of slecht aansluiten op de bestaande watergangen. Gezien de hoeveelheid grond die nodig is voor het verbreden van de watergangen en de smalle stroken die overblijven wil de heer xxx evenredig gecompenseerd worden met een ander perceel grond. Doordat er minder grond beschikbaar is voor het bedrijf en de doelmatigheid van de overblijvende grond fors afneemt is er duidelijk sprake van exploitatie en vermogensschade. De noodzaak van de verbreding van de A27 is te vinden in de toename van het verkeersaanbod en de doorstroming van het verkeer. Hierdoor gaat ook de belasting van het milieu extra toenemen. Gezien de beperkte afstand tot aan de locatie aan de Voordorpsedijk, verslechterd het woon-en leefklimaat hierdoor. De onderdoorgang van de snelweg aan de Voordorpsedijk wordt verlengd tot ongeveer 70 meter. Door deze lengte en de smalle doorgang wordt de sociale veiligheid van deze onderdoorgang aangetast en verslechterd.</p>	<p>Mede op basis van uw zienswijze is de situatie opnieuw beschouwd. Er zijn alternatieve locaties voor de watercompensatie en natuurvriendelijke oevers gevonden op de westelijke percelen van de Voorveldsepolder. Daarmee heeft inspreker in tracébesluit geen watercompensatie meer op zijn percelen en is er geen impact op het grondgebruik van de inspreker.</p>	Nee
ZWE-00219	<p>1</p> <p>A. Is het woon en leefmilieu, en daarmee het voortbestaan van onze woongroep, voldoende gewaarborgd tijdens de bouwtijd van 8-10 jaar Hierbij gaat het met name om stof, licht en geluid. Wij hebben er begrip voor dat de MER rapportage niet voorziet in het analyseren van alle effecten met betrekking tot de te volgen, mogelijke, uitvoering methodieken. Ook vertrouwen wij erop dat de wettelijke regelgeving zal worden gerespecteerd. Wij willen desondanks het volgende aantekenen: Aangaande het stof gaan wij er van uit dat stoffige ondergronden afgedekt of besproeid worden. Rust is voor onze cliënten van groot belang, derhalve verzoeken wij om uitvoeringsmethodieken te kiezen die de effecten met betrekking tot licht en geluid zo min mogelijk beïnvloeden. Ook trillings arme uitvoeringsmethodieken zijn zeer van belang. Gebruik van bijvoorbeeld geluidsarme aggregaten en pompen is erg belangrijk. Voor ons is het niet duidelijk of ook achter onze locatie een "werkterrein" is gepland, dit</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over</p>	Ja

	<p>lijkt ons een onwenselijke situatie. Met betrekking tot het dek van de overkapping spreken wij ons uit voor de variant in de uitvoeringssystemen waarbij het dek elders geprefabriceerd wordt en in prefab bouwelementen wordt aangevoerd. De sleutelwoorden in deze zijn "overleg" en "informatie."</p> <p>Het is zeer van belang dat wij effecten op het woon en leefmilieu tijdig en zo volledig mogelijk met onze cliënten en hun bewindvoerders kunnen bespreken. Immers zonder cliënten heeft de woongroep geen bestaansrecht meer. Bovendien zal de financiële schade voor de woongroep en de juridisch eigenaar van het onroerend goed groot zijn.</p>	<p>onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en naadeelcompensatie.</p> <p>Wat betreft de wijze van uitvoering van het dak, deze is ter keuze van de aannemer, waarbij Rijkswaterstaat in het contract de nadruk legt op het beperken van de hinder.</p>	
2	<p>B. Zijn de werkzaamheden belastend voor onze gebouwen? De gebouwen op ons terrein zijn niet allemaal onderheid, derhalve zijn deze in meer en mindere mate gevoelig voor wat betreft trillingen, een reden te meer om te kiezen voor trillingsarme uitvoeringssystemen om gevolgschades te voorkomen. Verder willen wij bij u onder de aandacht brengen dat een verlaging van de grondwaterstand eveneens tot schade kan leiden. Wij verzoeken u om tijdens de werkzaamheden aan de waterdichte bak, welke achter onze locatie is gesitueerd, hier terdege rekening mee te houden. Een van de methodieken is namelijk om de waterdruk op de bestaande folie te verminderen door het wegzuigen van water.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p>	Ja
3	<p>C. Heeft de uitbreiding een schadelijke invloed op wonen en werken na het gereedkomen van het project? Wij zijn van mening dat de Mer rapportage de effecten op ons woon en leefmilieu, na gereedkomen van het project, in onvoldoende mate belicht. Onze locatie is recht achter de overkapping gesitueerd en in de rapportage is te zien dat aan de uiteinden van de overkapping de emissies van NO2 en fijnstof erg hoog zijn. Wanneer, hoe vaak en hoe lang wij te maken krijgen met deze verhoogde concentraties is niet uit de rapportage af te leiden, dit wordt uiteraard bepaald wordt door weersinvloeden. Derhalve is het beter om ter plaatse van de overkapping een mechanisch ventilatie systeem toe te passen waarmee de lucht gefilterd wordt geretourneerd. Wij vertrouwen er op dat wij beter geïnformeerd worden aangaande deze problematiek.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In de milieu-effectrapportage zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgang van de overkapping. Het betreft jaargemiddelde concentraties. Het is daarom niet aan te geven hoeveel dagen per jaar welke concentratie zal optreden. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen. Een mechanisch ventilatiesysteem is op basis hiervan niet noodzakelijk. De kosten wegen niet op tegen de meerwaarde. Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Elk jaar vindt een monitoring van het NSL plaats. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide voor verschillende jaren in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De NSL monitoring is openbaar en te vinden op www.nsl-monitoring.nl. In de NSL monitoringstool zijn ook de toetspunten, de locaties vanaf de weg waar aan de luchtnormen moet worden voldaan, te zien. Zo wordt u elk jaar via de site geïnformeerd over de concentraties ter hoogte van de uiteinden van de overkapping.</p>	Ja
ZWE-00220	<p>1 Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.</p>	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p>	Nee

		<p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	
2	<p>De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
3	<p>In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
4	<p>Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten.</p> <p>Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.</p>	Nee
5	<p>Geluidsschermen worden gepresenteerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen helemaal desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een hels lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).</p>	Nee
6	<p>Dit project trekt verkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden en gewonden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring een snelheid van 80 km/u in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, bijvoorbeeld 2 maal 6 rijstroken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeers aantrekkende werking).</p>	Nee
7	<p>De natuur op land, in het water en in zee wordt nog steeds zwaar geteisterd door stikstof uit de landbouw, van het wegverkeer en in vergelijking hiermee een beetje van industrie</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p>	Nee

	<p>en verwarming van woningen. Zo wordt de gevoelige natuur in de Veluwe, de duinen, veenmosrietlanden, beekdalen en hoogvenen vaak twee maal te zwaar belast dan ze aan kan en in delen van Nederland nog veel erger. Brandnetel, braam en gras overwoekeren daardoor alles wat kwetsbaar is en minder hard groeit waardoor de natuur steeds meer verarmt. De stikstofoxiden van het verkeer hebben daarin een belangrijk aandeel, ook de Ring om Utrecht. Ook in de steden is de lucht nog steeds te vuil. Ik maak ernstig bezwaar tegen de uitbreiding van het verkeer op de Ring maar ook daar naar toe, waardoor de stikstofdruk nog minder afneemt dan toch al het geval zou zijn.</p>		
8	<p>De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).</p>	Nee
9	<p>Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.</p>	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p>	Nee
10	<p>Nu hebben we nèt het klimaatacckoord ondertekend, de inkt is nog nat, en dan komt u alweer met zo'n groot project dat dit accoord met voeten treedt! Weer een mooi geval van met de mond belijden en het tegenovergestelde doen! Want dat is natuurlijk aan de hand met dit project: het lokt nóg meer verkeer naar en rond Utrecht, de lucht zal nóg meer verontreinigd worden, de stank zal niet te harden zijn en de stad wordt almaar minder leefbaar. En laten we niet vergeten wat dit allemaal kost! Geld dat volkomen verkeerd gebruikt wordt, weggegooid zelfs; dat zouden we veel beter kunnen inzetten om de doelen van dit klimaataccoord dichterbij te brengen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
11	<p>Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
12	<p>Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is alles in en vanuit de omgeving moeilijk bereikbaar, en dan nog alleen per automobiel. Bij de alternatieve oplossing is alles in en vanuit de omgeving goed bereikbaar op de knooppunten, ook voor automobilisten</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
13	<p>Voor het OTB zijn de normen voor luchtkwaliteit tot het uiterste gebruikt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet u aangeven hoe u hieraan denkt te voldoen. Te denken valt aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Het is volstrekt niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Nee

		zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.		
	14	Het verbaast mij dat de VVD, toch een partij die wars is van verspilling van belastinggeld, zo vasthoudt aan dit project. Ik vermoed dat hier een politiek spelletje wordt gespeeld, waardoor het mogelijk is dat het ego van een minister de drijvende kracht is achter een weg die niemand wil.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	15	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
ZWE-00221	1	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
	2	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Laatste jaren hebben diverse neutrale en wetenschappelijke instanties de verbredingsplannen van de A27 onderzocht. Voor zover ik heb gelezen was de conclusie van al deze onderzoeken: Verbreding van de A27 levert minder op dan het kost. Het z.g. "fileprobleem" wordt er zeer waarschijnlijk niet mee opgelost. De schade die dit rampzalige plan met zich meebrengt is daarentegen evident; bijvoorbeeld: -een aanzienlijk deel van Amelisweerd wordt opnieuw gekapt, Mogelijk wordt zelf het hele bos vernietigd doordat de folielaag beschadigt. -1,2 miljard euro belasting geld wordt verkwanseld, de luchtkwaliteit in en om Utrecht zal nog verder verslechteren. Alles wijst erop de keuze van de minister om haar asfalt plannen toch door te drukken berusten op louter emotionele motieven. Hoe heeft dit zo ver kunnen komen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau) tevens paragraaf 2.8 natuur (Amelisweerd) en paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (bouwen in het folie bij Amelisweerd).	Nee
	4	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen ipv. toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting daar. Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm met absorberend materiaal te bekleden.	Ja

	, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.		
5	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
6	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
7	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
8	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja
9	Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
10	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
11	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidsabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van Geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Ja
13	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisseweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.		
	14	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	15	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	16	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
	17	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
ZWE-00222	1	Een bredere A27 zorgt voor meer vervoer en voor een hogere CO2 uitstoot. Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV. Hoe past dit bij het Gemeentelijke ambitie om de stad Utrecht in 2030 CO2 neutraal te hebben? Beter is het juist door niet meer capaciteit toe te voegen, mensen bewust te maken van hun gedrag, en de auto te laten staan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2	Meer verkeer is ook een zorg voor de gezondheid. Sinds ik in Utrecht woon, zijn mijn longen er slechter aan toe. Dat gaat alleen maar erger worden met meer verkeer. Dat mag niet. Geen enkele overheid heeft m.i. het recht willens en wetens de gezondheid van haar inwoners op het spel te zetten voor hogere economische groei. Ook een beetje economische groei is prima. De A27 is daar niet voor nodig	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja

3	De norm uit de nota Mobiliteit is gesteld op 2. Uit uw berekeningen blijkt, dat, bij "realistische groei", deze norm zonder in te grijpen al bijna gehaald wordt: we komen dan op 2,1 uit. Dat betekent dat de reistijd in de spits 5% (2,1 gedeeld door 2) langer is dan de norm eist. Dan is een project als dit, met al zijn kwalijke gevolgen, toch onnodig zwaar? Dat is met een kanon op een mug schieten! En dat blijkt ook wel: met het project wordt het resultaat 1,2; dat is onnodig ver onder de norm. Voor een bescheiden daling van 2,1 naar 2 kunt u toch volstaan met minder ingrijpende, minder schadelijke, en goedkopere maatregelen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
4	Trouwens, ook bij die zogenaamde "realistische groei" zet ik mijn vraagtekens. Wilt u ons werkelijk doen geloven, dat Nederland nog tientallen jaren zal blijven groeien? Kunt u dat nog eens hard maken o.b.v. recente gegevens.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
5	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
6	De 'groene verbinding', het Dak over de A27, is niet zo groen en doet weinig voor de omgeving. De geluidscontouren veranderen nauwelijks. Het dak is gewoon te klein om wat voor het geluid te doen. En dat beetje groen heeft geen toegevoegde waarde. Maak hem groter, onderzoek desnoods andere opties. Nu kost het geld en is het vooral "Greenwashing".	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
7	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
8	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn, zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraand en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Er worden veel eeuwenoude bomen omgezaagd voor dit project. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig is	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt qua luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Ik vraag me ernstig af hoe dit past bij de doelstelling van Gemeente Utrecht om de stad in 2030 CO2 neutraal te hebben.		
10	Een ring om een stad heen zal deze stad niet bereikbaar maken, lijkt me. De mensen willen de stad in, en niet er omheen cirkelen! Zorg liever voor parkeergarages aan de uitvalswegen, en vooral voor hoogwaardig, betrouwbaar en frequent openbaar vervoer tussen die garages en de binnenstad. Dat zal de stad pas echt ontsluiten!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
11	De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedsfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
12	De werkzaamheden binnen het vlies hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het vlies te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten als dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het OTB voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht. Graag eerst een oplossing voor dit risico hebben, alvorens u dit project in de markt zet. Aannemers denken graag met u mee, maar dan moeten ze daar wel de kans toe krijgen. Die geeft u ze nu niet. Althans, niet in een werkelijke vorm van meedenken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
13	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
14	De landschapswal is nu een belangrijk geluidselement Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overall minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging 2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	Ja
15	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja
16	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het vlies scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
17	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de	Nee

		garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	
	18	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	19	Er is nauwelijks sprake van bewonersparticipatie. Betreft u aub de bewoners erbij, door hen mee te laten denken over: ontwerpzaken (geluidsschermen, berm, kleurstelling) en uitvoeringsmogelijkheden (verkeersroutes, bouwvrije perioden, bouwterreinen, afzettingen). De omgeving kent haar omgeving. Gebruik die denkkraft. Stel de Aannemer verplicht om Publiek Private Buurst Samenwerking toe te passen, of beter nog, begin met een fase waarin u als Opdrachtgever dat doet en dat door de Aannemer laat voortzetten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	20	Neem in uw contracten (niet alleen in de EMVI) eisen op die duurzaam zijn. Eis CO2-besparing, groene energie, hoogwaardige compensatie, duurzaam asfalt, groen beton, PPBS, materiaalarm ontwerp, circulair gebruik van materialen etc.). Maak een statement. Het is onbegrijpelijk dat potentiële mogelijkheden om alternatieve energie op te wekken bij projecten die vallen onder de verantwoordelijkheid van een milieuminister niet optimaal worden benut. Geluidwerende schermen langs de Ring dienen dan ook standaard als een geïntegreerd zonnepaneel te worden uitgevoerd, al dan niet in combinatie met de reconstructie. Betreft u daarbij bovendien de bewoners die achter de schermen wonen. Wie weet komen ze nog met verrassende invullingen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
	21	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluisverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00223	1	De vereniging Bewoners Belangen Copijnlaan e.o. behartigt de belangen van de bewoners aan en rondom de Copijnlaan te Groenekan. Namens de vereniging dien ik hierbij onze zienswijze in Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.	Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden. Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie	Ja
	2	1. Prognose mobiliteit Binnen ons dorp is er discussie over het nut en noodzaak van de verbreding van de A27. Echter door het in tweeën knippen van de projecten A1/A27 en A27/ring Utrecht dwingt de Minister ons om te pleiten voor een verdere ontknoping van het wegennet op de ring Utrecht. Er is immers al besloten tot (deel) verbreding tussen in het project A1/A27. 1.a. Ik verzoek u om de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten Er zijn nu files op de A27 maar ook veel drukte en verkeersonveilige situaties op de	Ten aanzien van de ontvlechting van Rijnsweerd en Lunetten: In uw zienswijze verzoekt u Rijkswaterstaat de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp zijn beide knooppunten al grotendeels ontvlechten. Zo worden de verkeersstromen vanuit Hilversum en Amersfoort richting Den Haag en richting Breda/Arnhem vroegtijdig van elkaar gescheiden. Dat geldt ook voor de verkeersstroom vanuit Breda richting Amersfoort, dat via een zogeheten bypass wordt afgewikkeld.	Nee

	<p>lokale wegen die door en langs Groenekan lopen. De uitkomst van dit project zou moeten zijn dat het onderliggende wegennet wordt ontlast.. Ik ga uit van vermindering van de hoeveelheid sluipverkeer door onze kern, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot.</p> <p>Ontsluiting USP : Toch constateren ik, op basis van het deelrapport Verkeer, dat bij de aansluiting Bilthoven (richting Utrecht) vertraging optreedt op de A27 door invoegend verkeer. Niet duidelijk is hoe groot deze vertraging exact is, noch de mate waarin het verkeer terugslaat op de N234 en de N417/Koningin Wilhelminaweg. . De maatregelen uit het TB A27/A1 lijken hiermee onvoldoende effect te sorteren. 1.b. Ik verzoek u om de effecten invoegend verkeer inzichtelijk te maken.</p>	<p>Ten aanzien van sluipverkeer:Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat ten gevolge van het project Ring Utrecht een deel van het verkeer op het onderliggende wegennet via het hoofdwegennet zal gaan rijden. Specifiek voor de Koningin Wilhelminaweg ten zuiden van de aansluiting A27 Bilthoven nemen de intensiteiten op etmaalbasis af met ongeveer 7% in de projectsituatie ten opzichte van de referentiesituatie.</p> <p>Ten aanzien van de ontsluiting Utrecht Science Parc (USP): met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Niet alle knelpunten op en nabij de Ring Utrecht kunnen opgelost worden, vanwege enerzijds het taakstellend budget voor het project, en anderzijds de impact en kwaliteit voor de leefomgeving omdat het ruimtegebruik voor de snelweg dan nog groter zou worden. Het specifieke knelpunt dat u benoemt in uw zienswijze, de A27 in zuidelijke richting ter hoogte van de toerit Bilthoven, is hier een voorbeeld van. Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat dit specifieke knelpunt leidt tot vertraging in de ochtendspits op de A27 in zuidelijke richting en dat de kans op terugslag op de N234 en N417 reëel is.</p>	
3	<p>2. scenario's WLO scenario's In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM 2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidswerende voorzieningen. Naar mijn mening dient de omgeving maximaal beschermd te worden. 2.a. Ik wens dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p>	Nee
4	<p>3. geluidwerende voorzieningen Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. 3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden, en de maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Dit heeft tot gevolg dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd wordt. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Wel is de start van de uitvoering - en in het verlengde daarvan ook de openstelling - van het TB Ring Utrecht vertraagd. Evengoed wordt er rekening gehouden met het feit dat op deze locatie twee keer werkzaamheden plaatsvinden en er wordt naar gestreefd om de hinder zo veel mogelijk te beperken.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al gerealiseerde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht. Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p>	Ja

		<p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten. Op deze locatie is ProRail bezig met het opstellen van een saneringsplan in het kader van MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) Spoor, waarin onderzocht of de geluidbelasting t.g.v. spoorwegverkeer met doelmatige maatregelen kan worden verlaagd. Dit saneringsplan is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 is echter wel meegenomen in het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Meer informatie over de bovenwettelijke maatregelen vindt u op: https://www.provincie-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>	Ja
6	<p>5. Uitvoeringswijze schermen In bijlage 2 van het OTB zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Ik ben van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan, bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden, eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen.</p> <p>5.a. ik wens duidelijkheid over de uitvoering van de schermen. Waarbij de voorkeur uitgaat naar waar nodig absorberend en zoveel mogelijk groene beplanting.</p>	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bilthoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidsschermen langs dit wegvak zijn uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd;</p>	Nee

		<p>ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen.</p> <p>De vormgeving van de geluidschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p>	
7	<p>6. Luchtkwaliteit Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit.</p> <p>Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk. De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>	Ja
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p>	Ja
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen: 8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelenpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging.</p> <p>Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>	Ja
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark).</p>	Ja

	<p>u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren</p> <p>Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de NNN-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit. De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p> <p>De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>	
11	<p>10. Realisatie met zo min mogelijk overlast</p> <p>Mijn angst is dat tijdens de uitvoeringsfase het dorp Groenekan onevenredig en zwaar wordt belast. Zeker gezien de lange realisatieduur van de twee Projecten is het beperken van de omgevingshinder van groot belang voor de omgeving voor zowel bewoners, ondernemers als natuur. Ik hoop dat u door goede samenwerking met de gemeente de Bilt en inspanning ten behoeve van het Doorstromingsplan de omgevingshinder, ook op de aanliggende wegen weet te beperken. Bij de aanbesteding dient zeer nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan de omgevingshinder, zowel de direct als indirect, binnen de gunningscriteria</p> <p>10.a. Realiseer het project met zo min mogelijk overlast voor alles wat leeft en werkt in het dorp Groenekan. Communiceer tijdens de uitvoering goed met bewoners, leer van uitvoering A27/A1</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
12	<p>11. Overige opmerkingen/adviezen:</p> <p>11.a. Externe Veiligheid Als inwoner van de gemeente de Bilt vraag ik uw aandacht voor de plasbrandaandachtsgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor (beschermende) maatregelen worden getroffen.</p> <p>Het is aan burger niet uit te leggen dat deze wel bescherming geniet voor het plaatsgebonden risico, maar dat er geen bescherming plaatsvindt tegen een plasbrand.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor</p>	Nee

	<p>Terwijl juist de plasbrand uitgaat van het effect en niet van een risico. Ik acht dit een onwenselijke situatie en vragen u maatregelen te treffen bij de woningen die in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen. Ik kan mij goed voorstellen dat er in dit geval geen bouwkundige maatregelen aan de woningen zijn zoals genoemd in de regeling Bouwbesluit, maar dat in de overdracht maatregelen worden getroffen (zoals een opstaande rand) die verspreiding van een brandende plas vloeistoffen beperken of voorkomen. Een en ander op basis van gelijkwaardigheid en kosteneffectiviteit zodat er een gewogen proces plaatsvindt.</p>	<p>bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone.</p> <p>Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dicht bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.</p>	
13	<p>11.b. Energie - Zonnepanelen In het MMA is de ambitie geformuleerd dat de energie die nodig is om het wegsysteem te laten functioneren op een duurzame wijze wordt opgewekt, waarbij gekozen wordt voor zonne-energie. Samen met de gemeente de Bilt ben ik van mening is dit niet ambitieus genoeg is. Het Rijk, dat eveneens invulling moet geven aan het Klimaatakkoord, kan een waardevolle bijdrage leveren aan de verduurzaming van de regio door het strategisch inzetten van de beschikbare gronden rond de snelwegen. Door hier energievoorzieningen te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen, worden diverse voordelen behaald op het gebied van klimaat, landschap, ruimtelijke efficiëntie en financiën. Ik onderschrijf dan ook het pleidooi om hier gezamenlijk, met maatschappelijke partners, nadere invulling aan te geven.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p>	Nee
ZWE-00224	<p>1 Op 10 mei 2016 heeft u het Ontwerp-Tracébesluit en MER Ring A27/A12 vrijgegeven voor inspraak. Hierbij doen wij u de zienswijze van de provincie Utrecht toekomen. Met deze zienswijze willen wij samen met u nadere invulling geven aan de uitwerking van de plannen. Onze insteek daarbij is dat de goede samenwerking waarmee het Ontwerp-Tracébesluit tot stand is gekomen in stand blijft.</p>	<p>De genoemde goede samenwerking wordt erkend. Ook in de volgende fase van het project zal samenwerking gezocht worden.</p>	Nee
	<p>2 In de vergadering van Provinciale staten d.d. 6juni 2016 is een motie vreemd aan de orde van de dag 'Zienswijze OTB Ring Utrecht' aangenomen. Deze motie is te beschouwen als de zienswijze van de provincie Utrecht. Zie de bijlage bij deze brief voor de aangenomen motie.</p>	<p>Er is kennis genomen van de motie.</p>	Nee
	<p>3 Naast de punten die in de motie genoemd worden, zijn er een aantal onderwerpen die geen onderdeel zijn geweest van het politieke debat, maar wel de provinciale verantwoordelijkheid raken. De hierna beschreven onderwerpen zijn vanuit onze inhoudelijke verantwoordelijkheid te beschouwen als een aanvulling op de motie en maken daarom onderdeel uit van de zienswijze. Over deze punten willen wij binnen de kaders van de huidige goede samenwerking afspraken met u maken. Wij willen met u afspraken maken over:</p>	<p>Er bestaat inderdaad een goede samenwerking tussen rijk en provincie over dit project en deze goede samenwerking is een randvoorwaarde om ook in de volgende fasen tot een oplossing te komen die zoveel mogelijk recht doet aan eenieders belang. Uw aandachtspunten zijn daarom zorgvuldig bekeken en waar mogelijk gehonoreerd of voorzien van een afspraak om daar in de toekomst verder aan te gaan werken.</p>	Nee
	<p>4 de uitwerking van het landschapsplan tot het Esthetisch Programma van Eisen, om daarin de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Limes mee te nemen.</p>	<p>In het Esthetisch programma van Eisen wordt, waar dit aan de orde is, rekening gehouden met de aanwezigheid van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Limes.</p>	Nee
	<p>5 het openstellen van de in het OTB voorgestelde ambulancestroken op het viaduct Universiteitsweg voor het regionale openbaar vervoer.</p>	<p>Het openstellen van de ambulancestrook voor het openbaar vervoer wordt niet onmogelijk gemaakt in het tracébesluit. Of en zo ja op welke wijze deze combinatie van functies gewenst is, is een aparte studie waarbij het voortouw ligt bij de Provincie en de gemeente Utrecht in combinatie met de ontwikkeling van De Uithof.</p>	Nee
	<p>6 de kaarten van het Landschapsplan, om daarin meer onderscheid aan te brengen tussen de soorten natuur die ter compensatie gerealiseerd worden.</p>	<p>De gebieden die ingezet worden voor compensatie van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) vallen grotendeels buiten de kaarten van het landschapsplan. Deze gebieden zijn</p>	Ja

		beschreven in het Mitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 is aanvullende en geactualiseerde informatie over de compensatiegebieden opgenomen.	
7	de effecten op het openbaar vervoer, inclusief de tram. Samen met u willen wij werken aan een zo veel mogelijk ongehinderde exploitatie tijdens de realisatiefase. Vertraging zorgt voor een toename van de exploitatiekosten en verminderde (OV) bereikbaarheid. Overlast en extra kosten zijn vaak te beperken door goed vroegtijdig af te stemmen. Indien er sprake is van extra OV-exploitatiekosten op reguliere lijnen of inzet van tijdelijk pendelvervoer, willen we hier vooraf met u het gesprek voeren over de financiering. de regionale fietsverbindingen die onderdeel zijn van de werkzaamheden. Ons streven is om deze verbindingen zo veel mogelijk open te houden tijdens de realisatiefase.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder). De gevolgen voor openbaar vervoer tijdens de realisatiefase zullen beschouwd worden in de MinderHinder-aanpak.	Ja
8	Ten slotte willen wij u erop wijzen dat in de situatietekening behorende bij het OTB nabij het Uppsalapad - P+R De Uithof een grens geprojecteerd is ten behoeve van Maatregelvlak Verkeersdoeleinden" over de locatie voor het dienstgebouw behorend bij De Uithoflijn. Wij vragen u deze lijn in overleg met Projectorganisatie Uithoflijn aan te passen. Wij kijken uit naar uw reactie op onze zienswijze en naar een voortzetting van onze goede samenwerking.	Uw opmerking is terecht en in overleg met de Projectorganisatie Uithoflijn is voor het tracébesluit de juiste grens vastgesteld.	Nee
9	Constaterende dat: Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu op 10 mei 2016 het Ontwerp Tracébesluit fOTB) voor de Ring Utrecht ter inzage heeft gelegd en hier tot 20 juni 2016 zienswijzen op kunnen worden ingediend, Gedeputeerde Staten in december 2010 afspraken hebben gemaakt met het ministerie van I&M over de Ring Utrecht, de NRU en de Uithoflijn en deze afspraken in februari 2011 door Provinciale Staten zijn goedgekeurd en in deze afspraken een voorkeursvariant is benoemd voor de Ring Utrecht, De realisatie van dit project conform het Voorkeursalternatief (VKA) zoals uitgewerkt in het Ontwerp Tracébesluit (OTB) een grote, praktisch niet omkeerbare ingreep behelst in het landschap en in het bijzonder in vlakbij de stad gelegen natuur (Amelisweerd en Kromme Rijn gebied), De werkzaamheden aan de A12 en A27 8 tot 12 jaar zullen duren en in de omgeving van het Utrecht Science Park (USP) en de A12-zone plaatsvinden, De Kwaliteitsgidsen Utrechtse Landschappen (die gekoppeld zijn aan de PRS) richtingen meegeven voor de inrichting van de Utrechtse landschappen, Dat sinds het opstellen van de scenario's die zijn gehanteerd in het OTB en in de CPB-second opinion van de MKBA, er in december 2015 nieuwe groeiscenario's tot 2030 en 2050 van het CPB en Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en andere onderzoeken zijn gepubliceerd, Het CPB en PBL in mei 2016 nieuwe aanbevelingen hebben gedaan voor een kansrijk mobiliteitsbeleid, De provinciale adviseur ruimtelijke kwaliteit onlangs geweest heeft op de technisch innovatieve mogelijkheden die de risico's en uitdagingen bij een groot project als de ring Utrecht kunnen ombuigen in kansen, aansluiten bij de profilering van de regio Utrecht als 'slim, gezond en groen' en de werkzaamheden te benutten om kwaliteit toe te voegen aan de publieke ruimte ('placemaking'). Overwegende dat: De wegwerkzaamheden tot verminderde bereikbaarheid van het USP en de A12-zone zouden kunnen leiden, met eventuele economische schade tot gevolg, terwijl de verbreding van de A27 beoogt een bijdrage te leveren aan de bereikbaarheid van Utrecht-Oost, Het Mobiliteitsprogramma 2014-2028 van de provincie Utrecht stelt dat "een zorgvuldige kosten-baten afweging en beperking van onnodige schade aan het landschap en de leefbaarheid zwaar meewegen in besluitvorming rond infrastructuurprojecten",	De tekst van de motie is gelezen en hieronder worden de specifieke verzoeken beantwoord.	Nee

	<p>Er ook in de nieuwe groeiscenario's naar verwachting uitdagingen zijn om een goede bereikbaarheid van de stadsregio Utrecht en het USP in de toekomst te waarborgen (voor zowel fiets, openbaar vervoer als auto),</p> <p>Er nog geen ervaring is in andere projecten met een waterkerend vlies zoals bij Amelisweerd en dat gezien de risico's daarmee er een verhoogde kans is op wateroverlast en/of vertraging in de uitvoering van het project, hetgeen een grote impact zal hebben voor de regionale bereikbaarheid en economie;</p> <p>Het wenselijk is dat vanuit de Stad Utrecht het USP en de Kromme Rijn op een eenvoudige en sociaal veilige manier bereikbaar blijven,</p> <p>De natuurcompensatie cf. de wettelijke verplichting duidelijk groter is dan wat bij een verbreding gekapt zou moeten worden maar nog moet worden uitgewerkt en dat de keuze in het OTB om bos aan te leggen in het Kromme Rijngebied en rondom de Nieuwe Hollandse Waterlinie niet overeenkomt met de Kwaliteitsgidsen Utrechtse Landschappen,</p> <p>Een bredere A27 voor meet barrièrewerking kan zorgen tussen de Stad Utrecht, het USP en de Kromme Rijn wanneer de afgesproken onderdoorgangen en fiets- en wandelpaden op de overkapping van de A27 niet voldoende worden gerealiseerd,</p> <p>Het van goed bestuur getuigt om ook (tracé)besluiten te toetsen aan de meest actuele groeiscenario's en overige onderzoeksgegevens,</p> <p>als medeondertekenaar van het afsprakenkader passend is om de bestuurlijke verantwoordelijkheid te nemen om bovenstaande punten van regionaal en algemeen belang met een zienswijze onder de aandacht van de Minister te brengen.</p>		
10	<p>Dragen het College van Gedeputeerde Staten op om:</p> <p>De verkeerskundige en economische onderbouwing van het OTB van 14 maart 2016 te toetsen aan de meest actuele onderzoeksresultaten en groeiscenario's, zoals in de hierboven genoemde publicaties van het CPB en PBL en dat de uitkomsten van deze toetsing worden meegenomen in het definitieve tracé-besluit (zowel qua inhoud als qua fasering van het project), waarbij we er van uitgaan dat dit vanzelfsprekend door de Minister is of anders zal worden gedaan,</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht begin 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja
11	<p>Gezamenlijk met regiopartners de werkzaamheden te gebruiken om innovatieve technieken te laten zien, waar Utrecht en Nederland toe in staat zijn, de ruimtelijke kwaliteit te versterken en aan placemaking' te doen;</p>	<p>U wordt met de andere regiopartners betrokken bij het opstellen van het Esthetisch Programma van Eisen. Hierbinnen kunt u uw nadere inbreng ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit leveren.</p>	Nee

12	De economische effecten voor de regio van de risico's in relatie tot het waterkerende vlies ten tijde van de uitvoering nadrukkelijk mee te nemen in de besluitvorming,	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.	Ja
		Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. De kans dat er water op de weg loopt als gevolg van het beschadigen van de folie, is bij deze methode tot een minimum beperkt. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggelaten om een reparatie uit te voeren. De (eventuele)reparatie van de folie kan hinder veroorzaken, de mate waarin is afhankelijk van de plaats van de lekkage. De economische effecten zullen naar verwachting beperkt blijven.	
13	Samen te werken aan de invulling van de overkapping om de mogelijke versterkte barrièrewerking tussen Stad, USP en Kromme Rijn zoals bedoeld in de afspraken uit 2013, en te zorgen voor sociaal veilige onderdoorgangen;	De invulling van de Groene Verbinding zal door de gemeente Utrecht worden opgepakt. De sociale veiligheid bij de onderdoorgangen is in de milieu-effectrapportage getoetst, en is een nader aandachtspunt in het opstellen van het Esthetisch Programma van Eisen voor deze kunstwerken.	Nee
14	Met een adequate invulling te komen van de afgesproken natuurcompensatie, waarbij rekening wordt gehouden met de Kwaliteitsgidsen Utrechtse Landschappen en de wensen van de betrokken gemeenten, alvorens het definitieve Tracébesluit vast te stellen;	Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Natuurnetwerk Nederland-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Met deze partijen vindt ook afstemming plaats over de inrichting van de compensatiegebieden. Dankzij deze samenwerking wordt bij de invulling van de natuurcompensatie voldoende rekening gehouden met de Kwaliteitsgidsen Utrechtse Landschappen en met de wensen van betrokken gemeenten.	Ja
15	De maatregelen uit de Gebiedsuitwerking A27- Utrecht Oost U.d. 17 december 2013 in het definitieve Tracébesluit te handhaven en eventuele aanpassingen daarop slechts na overeenstemming met de regiopartners door te voeren; En gaan over tot de orde van de dag.	Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit zijn enkele aanpassingen in het Landschapsplan doorgevoerd. Deze hebben hun basis in individuele zienswijzen en/of in afspraken die met grondeigenaren zijn gemaakt. De principes van het Landschapsplan, die mede zijn gebaseerd op de genoemde Gebiedsuitwerking, zijn niet aangepast. De aanpassingen zijn afgestemd met betrokken partijen, waaronder de Provincie.	Nee
ZWE-00225	1 Wij wonen op Tirol in Utrecht Lunetten en maken ons grote zorgen over wat er mogelijk gaat gebeuren. Een 10 jaar durende verbouwing waarvan jaren bij wijze van spreke 'vlak voor onze deur'. Met alle extra (!) geluidsoverlast, luchtvervuiling en bereikbaarheidsproblemen die daar bij komen. Ook na die eventuele verbouwing waarbij rijstroken toegevoegd worden zal dit meer geluidsoverlast en luchtvervuiling geven gezien de rijstroken dicht bij ons huis/onze wijk komen te liggen. Daarnaast zal ons uitzicht tijdens en jaren na de verbouwing drastisch gewijzigd worden gezien 't idee dat de rijstroken uitgebreid worden en dus dicht bij ons huis komen te liggen.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2 De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af.	De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.	Nee

		<p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>	
3	<p>In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobility in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Nee
4	<p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.</p>	Ja
5	<p>Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.</p>	<p>Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.</p>	Nee
6	<p>Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te</p>	Nee

		liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	
7	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is alles in en vanuit de omgeving moeilijk bereikbaar, en dan nog alleen per automobiel. Bij de alternatieve oplossing is alles in en vanuit de omgeving goed bereikbaar op de knooppunten, ook voor automobilisten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
9	Wij krijgen sowieso als bewoners van Lunetten te maken met veel extra files tijdens de verbouwing, verwachten wij. Dus ook extra lawaai en roet/fijnstof. Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Hoe kunt u ons verzekeren dat de bereikbaarheid van Lunetten in takt blijft gedurende de verbouwing?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
10	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluisverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
11	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
12	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.	Ja

			Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	
	13	Gebieden die nu al ecologische waarde hebben zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	14	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	15	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
	16	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
ZWE-00226	1	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
	2	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptraacébesluit vol en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptraacébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptraacébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptraacébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het	Nee

		ontwerptracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	
3	Dit project zal de automobilititeit vergroten. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, NOx, slijtage van remmen, banden en wegdek. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 120 km/u zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de luchtvervuiling afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat de luchtkwaliteit in het Utrechtse niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan De WHO normen. Als de maximum snelheid naar 80 gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de luchtkwaliteit in de regio nog meer verbeteren door afname van de roetuitstoot.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
4	Door de veranderingen in Amelisweerd vrees ik een grondwaterstandsverandering. Bij het lekken van het vlies danwel door mogelijke plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging zal de oorzaak zijn van sterfte van de oude bomen. Dat is onacceptabel. U mag dit risico niet nemen.	In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt. Door toepassing van de schermwand heeft een dergelijke reparatie geen extra effect ten opzichte van de effecten tijdens de realisatiefase, zoals beschreven in het MER. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
5	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
6	Waarschijnlijk zult u gedurende kritische acties het autoverkeer over de ring Utrecht tijdelijk omleiden. De kosten hiervan heeft u niet meegerekend in de MKBA die u door Decisio heeft laten uitrekenen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de	Nee

			hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	
	7	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje tegen het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren bos. Deze bomen hebben een geschiedenis en zijn niet even te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. De gedachte dat dit bos zal moeten wijken voor de asfaltwals van een minister ontstelt mij. Maar het idee dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden gecompenseerd door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	8	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	9	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
ZWE-00227	1	De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	2	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	3	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	4	Vorig jaar heeft de milieuorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar, belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter tot nu toe niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meer asfalt en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2-uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	5	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar	Nee

	een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	
6	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	Ja
7	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
8	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
9	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00228	1 Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidsschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2 Een hoger gebruik van fiets en OV leidt tot een verbetering van de gezondheid door de extra beweging. Het leidt niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarom is stimuleren ervan verre te verkiezen boven verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	3 Geluidsschermen worden opgevoerd als een adequaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of in zeer beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee

	<p>hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een hels lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.</p>		
4	<p>Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.</p>	Nee
5	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, NOx, slijtage van remmen, banden en asfalt. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Als de gekozen ontwerp snelheid vergroot wordt naar 120 km per uur zal dit nog erger worden. Door te gaan voor een maximum snelheid van 80 zal de luchtvervuiling afnemen. Dit is erg belangrijk omdat de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan De WHO normen. Als de maximum snelheid naar 80 km/u gaat is verbreding niet meer nodig. Dan zal de luchtkwaliteit in het Utrechtse mogelijk voldoende verbeteren doordat er minder roet en dergelijke uitgestoten wordt.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	Ja
6	<p>Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-eeen-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec. Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid en leefklimaatverbetering voor mens en dier.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
7	<p>Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	Nee
8	<p>Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
9	<p>We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Nee

	10	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	11	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg echt te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidschermen moeten overal minimaal 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door het lawaai flink te verlagen. Ook moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100% geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Ja
	12	Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
	13	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	14	Door de veranderingen in Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand. Bij het lekken van het vlies danwel door mogelijke plaatsing van bentoniet wanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan leiden tot sterfte van oude bomen. Dat is onacceptabel. U mag dit risico niet nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). De aanleg van een schermwand beperkt de mogelijke effecten op grondwater en de grondwaterafhankelijke natuur. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. In het MER Actualisatie 2020 is dit nader toelicht.	Ja
	15	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
ZWE-00229	1	...	De zienswijze die is ontvangen was geheel leeg en is daarom niet voorzien van een antwoord.	Nee
ZWE-00230	1	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
	2	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.		
3	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderzwem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Bij woningen moeten geluidsschermen transparant worden uitgevoerd en de schermen moeten voorzien zijn van zonnecellen.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja
		Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp.	
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	
4	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste van stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	Door de veranderingen in Amelisweerd vrees ik een grondwaterstandsverandering. Bij het lekken van het vlies of door mogelijke plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand veranderen. Zowel vernatting als verdroging zal de oorzaak zijn van sterfte van eeuwenoude bomen. Dat is onacceptabel. U mag dit risico niet nemen.	In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt. Door toepassing van de schermwand heeft een dergelijke reparatie geen extra effect ten opzichte van de effecten tijdens de realisatiefase, zoals beschreven in het MER. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
6	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
7	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
8	Files kosten de mensen tijd. Natuurlijk willen we allemaal de ons toegemeten tijd zo aangenaam en nuttig mogelijk besteden, dus uw streven om dit reistijdsverlies zo veel mogelijk te beperken verdient zeker bijval. Alleen: dan moeten natuurlijk wel de grootste	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee

		<p>knelpunten het allereerst aangepakt worden. En dat is nu precies waar uw beleid faalt. Want waar is dat reistijdverlies het grootst? Dat blijkt niet op de snelwegen te zijn; het verbreden daarvan heeft daardoor weinig effect. Nee, het grootste tijdverlies vindt plaats in of rond de stad! Nu is de ruimte in en om de steden beperkt, dus wegbreiding is daar hoe dan ook geen optie. Er is gelukkig een veel effectievere aanpak mogelijk: we moeten het fiets-verkeer en het openbaar vervoer sterk bevorderen. Er valt nog heel veel te verbeteren aan voorzieningen voor fietsers, en aan het OV-netwerk. Als we dat doen, zal het wegverkeer afnemen, en zullen de files verminderen, zonder dat we de wegcapaciteit hoeven te verhogen.</p>		
	9	<p>Voor het ontwerp-tracébesluit zijn de normen voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgevuld maar zij moeten worden aangepast aan nieuwe, strengere normen en in het TB moet u aangeven hoe de overheid hieraan denkt te voldoen. Te denken valt aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Het is niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Nee
	10	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foeragegebieden.</p>	<p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foeragegebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foeragegebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.</p>	Ja
ZWE-00232	1	<p>Nu al horen we de A27 dag en nacht in onze achtertuin. De geluidschermen langs hooggelegen fly-overs van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een merkbare geluidafscherming te bewerkstelligen. De schermen moeten overal minstens 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door het geluid flink te verlagen. Ook moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100% geluidsabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.</p>	<p>De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.</p>	Nee
	2	<p>We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p>	Nee
	3	<p>De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Ook zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen verhogen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Verder is het ook zeer waarschijnlijk dat door de toename van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Nee

		hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door af te zien van dit plan.		
	4	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
	5	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	6	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
ZWE-00233	1	ik ben tegen de verbreding van de A27 omdat dit meer luchtvervuiling veroorzaakt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Ja
ZWE-00234	1	Nu al horen we de A27 dag en nacht in onze achtertuin. De geluidschermen langs hooggelegen fly-overs van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een merkbare geluidafscherming te bewerkstelligen. De schermen moeten overal minstens 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door het geluid flink te verlagen. Ook moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100% geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Nee
	2	We vrezet tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	3	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Ook zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen verhogen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee

		zal dramatisch stijgen. Verder is het ook zeer waarschijnlijk dat door de toename van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door af te zien van dit plan.		
	4	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Nee
	5	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	6	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
	7	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
ZWE-00235	1	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende	Nee

		stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	
2	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
3	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
4	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet renderen, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
5	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
6	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
7	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening	Ja

		worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	
8	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Als bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde tracébesluit moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
10	Er is veel haast gemaakt, dat zie je ook aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er nog zijn. Door een paar maanden langer na te denken was er een veel beter OTB geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn, want het modelsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het hele project niet nodig is. Van uitstel zou afstel komen, voor alle partijen beter, ook voor u	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en gebruik nieuwe WLO scenario's) en paragraaf 2.12 Procedures.	Nee
11	Natuurcompensatie is een aardig bedacht doekje tegen het bloeden maar heeft met de realiteit niets te maken. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren bos. Deze bomen hebben een geschiedenis en zijn niet even te vervangen door een dotje groen elders neer te zetten. Het idee dat dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van een minister verbijstert mij. Maar het idee dat deze onherstelbare schade zou kunnen worden afgekocht door elders wat bomen te planten is ronduit respectloos. Sommige dingen zijn niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
13	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
14	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	cc5d2bec. Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.		
15	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
16	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
17	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
18	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen : http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
19	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtverontreiniging ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtvervuiling voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit project niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
ZWE-00236	1 Een hoger gebruik van fiets en openbaar vervoer leidt tot een toename van de gezondheid door de extra beweging. Het leidt niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarom is dit verre te verkiezen boven verbreding van de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	2 Het risico van scheuren van de folie moet afgewenteld worden op de gebruikers van het snelwegennet: jaren lang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunettenen Rjinsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	3 Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaaï. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee

4	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
5	In het ontwerp-tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
6	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de werkzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten wel worden meegerekend, verdwijnt de economische onderbouwing van het project als sneeuw voor de zon.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	Nee
8	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
9	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
ZWE-00237	Samen met mijn gezin woon ik op minder dan 200 meter van de plek, waar straks de bouwwerkzaamheden zullen losbarsten en waar de verbreding over 8 jaar een feit zal zijn. Alle onderzoeken van onafhankelijke instituten tonen keer op keer aan dat meer asfalt leidt tot meer auto's. En meer auto's leiden tot meer fijnstof, meer luchtverontreiniging en dus grotere risico's voor de gezondheid van mijn gezin en alle omwonenden uit Lunetten en Hoograven. Hierdoor kan ik niet achter de OTB plannen staan en ik wil verzoeken om de plannen te herzien of te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.	Ja
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	
2	Mocht het plan toch doorgaan, dan wil ik u verzoeken om in de plannen ook rekening te houden met de overlast die tijdens de bouw zal plaatsvinden. In de huidige plannen wordt namelijk de overlast die tijdens de bouw zal optreden, volledig ter zijde geschoven. En iedereen kan bedenken dat juist tijdens de bouw de overlast heel groot zal zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Ja
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).	

		Enerzijds door geluidsoverlast en stank en door het sluipverkeer, omdat de Ring voor een deel wordt geblokkeerd, anderzijds omdat de aannemer volgens dit plan niet verplicht is om tijdens de 8 jaar durende verbouwing (8 jaar!, bedenkt u eens hoe lang dat is!), extra geluidswerende en en luchtvervuilings beperkende maatregelen te treffen. Op zijn minst moet er in het uiteindelijke besluit geregeld zijn dat de geluidsanering (het plaatsen van schermen e.d.) van Lunetten en Hoograven al aan het begin van het project moet zijn uitgevoerd. Zo niet, dan betekent dit dat wij, samen met vele duizenden bewoners, 8 jaar lang in de herrie en de stank zullen zitten, waarbij volledig voorbijgegaan wordt aan ons welzijn en onze gezondheid! Zolang er in dit plan geen extra voorzieningen worden getroffen voor deze overlast is het OTB voor mij echt onacceptabel.	De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.	
ZWE-00238	1	Natuurcompensatie is een aardig bedacht doekje tegen het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen, maar dan ook echt helemaal niets. Amelisweerd is een eeuwenoud rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. De gedachte dat dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van een minister is ontstellend verbijsterend. Maar het idee dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden gecompenseerd door elders wat bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn niet te koop! Wat moeten onze kinderen wel van ons denken?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad te ontwijken. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel korte-termijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk honderden jaren voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is obsceen om zo onze kinderen hun toekomst te ontnemen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Voor het ontwerp-tracébesluit zijn de normen voor luchtkwaliteit tot het uiterste gebruikt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet u aangeven hoe u hieraan denkt te voldoen. Ik denk aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Het is volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	4	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	5	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordzijde van Park	De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense	Ja

	de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	weg. Daarmee wordt de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor weer functioneel.	
6	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>	Ja
7	Decisio heeft een MKBA uitgevoerd, waarbij Decisio eigen economische groeiscenario's heeft gebruikt. Alleen bij hun scenario van hoge groei had dit project een positief saldo. Intussen hebben PBL en CPB nieuwe scenario's gepubliceerd. Bij gebruik van die scenario's blijkt het project helemaal niet meer rendabel te zijn, zelfs niet als de economie de komende 100 (!) jaar zou blijven groeien.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
8	Als bij de werkzaamheden het vlies wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
9	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
10	De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
11	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p>	Ja

			Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
	12	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	13	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	14	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee
ZWE-00239	1	Mevrouw Schultz, hoe komt u op het idee te denken, dat uitbreiding de problemen zal oplossen. Ooit zat ik de bomen van Amelisweerd omdat ik de uitbreiding niet zag zitten endie uitbreiding heeft niet tot een oplossing geleid, nee, u wilt steeds meer asfalt en vergeet de mensen die het groen, dat u wilt opofferen, nodig hebben. Geld stinkt nog steeds duidelijk niet en naar een groene toekomst voor volgende generaties kijkt u niet, nauwelijks maar in ieder geval onvoldoende. Ook uitbreiding zal geen oplossing betekenen maar om volgende uitbreidingen vragen. Omzien naar alternatieven zou uw prioriteit moeten zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk	Ja

	<p>Ik word ZEER geraakt in mijn belang te streven naar een groene toekomst voor volgende generaties</p>	<p>beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur behorende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur</p>
--	---	--

			binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt. Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het compensatieplan, dit is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.	
ZWE-00240	1	De norm uit de nota Mobiliteit is gesteld op 2. Uit uw berekeningen komt naar voren, dat bij "realistische groei", deze norm zonder in te grijpen al bijna gehaald wordt: we komen dan op 2,1 uit. Dat betekent dat de reistijd in de spits 5% (2,1 gedeeld door 2) langer is dan de norm eist. Dan is een project als dit, met al zijn kwalijke gevolgen, toch onnodig zwaar? Dat is met een kanon op een mug schieten! En dat blijkt ook wel: met het project wordt het resultaat 1,2; dat is onnodig ver onder de norm. Voor een lichte daling van 2,1 naar 2 kunt u toch volstaan met minder ingrijpende, minder schadelijke, en goedkopere maatregelen? Trouwens, ook bij die zogenaamde "realistische groei" zet ik mijn vraagtekens. Wilt u ons werkelijk wijsmaken, dat Nederland nog tientallen jaren zal blijven groeien? Dat verwacht u toch zeker zelf ook niet?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
	2	Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).	Nee
	3	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
	5	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja

6	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
7	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijken en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die niet geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
10	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja
11	Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppen, en het leefklimaat daar verslechteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
12	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
ZWE-00241	1 De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee

	land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.		
2	Tijdens de werkzaamheden zal er ook veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is. En daarbij mag u geen gebruik maken van compensatiemaatregelen: wij wonen hier, de lucht moet HIER in orde zijn. Het project moet toekomstbestendig zijn. Dat betekent dat u de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie moet hanteren. Het is volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
3	De oplossing 'Verbreden A27' is slechts een oplossing die voor de mensen die dagelijks in de file staan. Mijn ervaring is dat mensen ook een andere oplossing kunnen zoeken. Werk dichterbij huis, op je fiets naar het werk, op andere tijden reizen. Een verbreding van de weg is alleen beschikbaar voor de beperkte groep van automobilgebruikers. Voor de mensen die leven met spaarzaam gebruik van auto's auto wordt niets gedaan, zij worden uitgesloten voor deze dure voorziening. De alternatieve oplossing is beschikbaar voor een veel grotere groep van gebruikers. De automobilgebruikers kunnen via de voorzieningen op de knooppunten nog steeds gebruik maken van de niet verbrede, A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
4	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
5	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluisverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het vlies scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
6	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Nieuw Amelisweerd is volstrekt onvoldoende uitgewerkt. Mijn voorkeur heeft het om NIET aan de natuurgebieden te zitten. Compensatiemaatregelen zijn te dun beschreven. Daarnaast kunt u m.i. geen eeuwenoude bomen compenseren. Een bos ruilen voor een park ergens anders, is geen compensatie. Compensatie betekent dat er ergens anders een natuurgebied blijkt, niet dat er een gebied wordt aangewezen dan nu al dienst doet als natuurgebied.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja
8	Mijn voorkeur gaat uit naar een andere oplossing. Het ontwerp-tracébesluit wat er nu ligt is te vaag, voldoet niet aan de normen en biedt slechts uitzicht op een veel te lang, veel	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging	Nee

		te duur en ongewenst traject, met onvoldoende aandacht voor het onderliggende probleem, onvoldoende aandacht voor de overlast die het project met zich meebrengt.	waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	
ZWE-00242	1	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
	2	Verbreding van wegen en dus nog meer wegverkeer gaat niet samen met minder energiegebruiken en minder CO2-emissies. Trein, bus en (elektrische) fiets zijn het energiezuinigste, CO2-vrije alternatief. Dus geen verbreding van de Ring en geen nieuwe wegen meer.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
	3	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets te maken, maar dan ook echt helemaal niets. Amelisseweerd is een eeuwenoud bos. Deze bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders. De gedachte dat een deel van dit bos zal moeten wijken voor de asfaltwals van de minister is ontstellend verbijsterend. Maar het idee dat deze onherstelbare schade zou kunnen worden afgekocht door elders wat bomen te planten is compleet respectloos. Sommige dingen zijn niet te koop! Wat moeten onze kinderen niet van ons denken?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	De geluidsschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
	5	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouw van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Ja
	6	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptraacébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptraacébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptraacébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptraacébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het	Nee

			ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	
	7	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	8	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
ZWE-00243	1	<p>Onderwerp: Ik ben tegen de verbreding van A12/A27 wegens alle bekende argumenten. Onjuistheden in het ontwerp-tracébesluit en de andere documenten zijn o.a. de verwachte autoverkeersdrukke, de schade aan natuur en waterhuishouding en de kosten van de ingreep.</p> <p>Onjuistheden: Beter is het slimmer gebruik te maken van bestaande rijstroken, wegen, openbaar vervoer, fietsen, slimmere werktijden en thuis werken.</p> <p>Over het hoofd gezien belang: Belangen van mensen, dieren, bomen, planten worden over het hoofd gezien. Hun leven of gezondheid wordt ernstig bedreigd en financieel zal het zeer veel verlies opleveren.</p> <p>Geraakt in belang: Mijn belang wordt geschaad omdat het natuurgebied, waar ik vaak kom, wordt geschaad.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving</p>	Ja

			<p>daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht begin 2015 zijn de meest recente inzichten - ook ten aanzien van de verwachte autoverkeersdrukke - gehanteerd. In een zorgvuldig proces zijn allerlei oplossingsrichtingen verkend en getrechterd. De belangen van de omgeving / de natuur zijn meegewogen in het ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage. De effecten op de waterhuishouding zijn in het deelrapport water in beeld gebracht. Eventuele negatieve effecten op de waterhuishouding worden gecompenseerd waarbij rekening is gehouden met onder andere klimaatverandering. In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
ZWE-00244	1	In het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht, vastgesteld in 2010, is voor de uitbreiding van de A27 een voorkeur opgenomen voor het verbreden van de bak bij Amelisweerd. Op basis van de meeste recente toekomstscenario's zijn wij er van overtuigd dat er geen verkeerskundige noodzaak is om het aantal rijstroken uit te breiden naar 2x7. Hierbij sluiten wij aan bij de conclusie bij de Maatschappelijke Baten Analyse, de second opinion door het CPB en het onderzoek van de TU Delft, dat de kosten van de verbreding niet opwegen tegen de baten. Ook de publicatie Kansrijk Mobiliteitsbeleid van het CPB wijst in deze richting.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	2	We wijzen hierbij ook op het feit dat minister Schultz de verwachting heeft uitgesproken dat binnen 20 jaar alle auto's op de Nederlandse wegen zelfrijdend zijn. Uit studies blijkt dat de filedruk met 30 procent afneemt als 10 procent van de automobilisten automatisch rijdt. Als de verwachting van de minister uitkomt, dan kan de ruim 1 miljard euro beter aan andere doeleinden worden besteed. Zelfs de autolobby van o.a. de ANWB zet in op andere oplossingen zoals rekeningrijden. Andere mogelijkheden zijn beter openbaar vervoer, betere voorzieningen voor fietsers, en inzetten op flexwerken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
	3	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Zeker nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou het meer passen om dit unieke gebied te behouden. Hetzelfde geldt voor het recent	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee

	ontdekte Limesgebied. Beide gebieden lopen door Houten en vergroten onze recreatieve en culturele kracht.		
4	De natuur wordt nog steeds zwaar geteisterd door stikstof uit de landbouw en van het wegverkeer. Ook in de steden is de lucht nog steeds te vuil (fijnstof). Wij maken daarom bezwaar tegen deze uitbreiding van asfalt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
5	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	In het kader van de Boswet dient in totaal 32,7 hectare bos gecompenseerd te worden. Hiervan wordt iets meer dan 7 hectare teruggeplant binnenn het plangebied van de Ring Utrecht; de rest valt buiten het plangebied. De kwaliteit en kwantiteit van de stedelijke groenstructuur neemt hierdoor af. In de berekening is bovendien geen rekening gehouden met de compensatie van struiken en vlakgroen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur. Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van Natuur Netwerk Nederland (NNN) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte het NNN gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de Nota van Wijziging 2020.	Ja
7	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja
8	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer	Ja

			informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	
	9	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
ZWE-00245	1	Hierbij doe ik een dringend beroep op U uw plannen voor de verbreding van de A27 – Ring Utrecht – op te schorten/uit te stellen en beter nog in de prullenbak te gooien. Ik woon inmiddels 23 jaar langs de A27, in de wijk Voordorp te Utrecht, op zo'n 50 meter van de A27. Er zijn voor mij drie belangrijke redenen om de verbreding niet door te laten gaan:	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	1. De gezondheidsschade die bewoners die langs de snelweg wonen, ook zij die verder weg van de snelweg wonen, oplopen door het continue geluid van de auto's en de luchtvervuiling door fijn stof. De huidige situatie is al zo. Bij verbreding zal de geluidsoverlast en de luchtvervuiling verergeren door de inherente verkeerstoename en de verhoogde maximumsnelheid waarmee gereden zal mogen worden. Er zullen compenserende maatregelen worden genomen zoals de verhoging van de geluidswal. Waardoor het lawaai volgens berekeningen niet toeneemt maar hetzelfde zou moeten blijven. Tijdens de voorlichtingsavond van Rijkswaterstaat heb ik een geluidstest gedaan, 55 dcb – het toegestane maximum, ook toevallig – moet het blijven op de begane grond. Volgens de berekeningen klopt dat. Maar op de 1 ^e en 2 ^e verdieping, waar de slaapkamers zijn, is het geluid altijd meer, vooral 's nachts. Er rijden dan minder auto's maar je hoort ze des te beter. Ik slaap al jaren met mijn ramen dicht. En wat te denken van de geluidsoverlast tijdens de bouw, want die geluidsschermen komen natuurlijk wanneer alles klaar is. Toen ik hier kwam wonen in 1993, hebben we driejaar moeten vechten voor beloofde geluidsschermen. Als de verbreding ervoor komt, moeten de geluidsschermen als eerste gebouwd worden, dat is het minste. Op een aantal plaatsen langs Utrecht (bij Rijnsweerd en Lunetten) zullen er 15 rijbanen naast elkaar komen te liggen. Er komen vier verdiepingen voor de auto's. Ten koste van de gezondheid van tienduizenden bewoners van Utrecht kiest dit VVD-PvdA kabinet voor de geringe tijdswinst van automobilisten die met 130 km langs Utrecht stromen. Waarom 130 km, daar is geen enkel rationeel argument voor te geven. Terwijl met een snelheid van 80 km auto's veel minder milieuoverlast geven en beter doorstromen. Ik kan dit niet met mijn verstand bij. Dit is overigens een terzijde.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur) De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp. Zie voor gezondheid het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5.13 (geluid en gezondheid) en 2.6.1 (lucht en gezondheid). De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en wordt het bestaande geluidsscherm met 1 meter verhoogd. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 53 dB. Dit is gelijk aan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafond is toegestaan.	Ja

		<p>Hiermee wordt voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer, waarin wordt gesteld dat de geluidbelasting met het project niet hoger mag worden dan is toegestaan op basis van de huidige geluidproductieplafonds. Die situatie wordt bereikt met de maatregelen in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Het uitgangspunt bij deze berekening is een maximum snelheid van 100 km/u op de A27 ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord, dus niet 130 km/u.</p> <p>Het verlagen van de maximum snelheid op de Ring Utrecht naar 80 km/u is in een vroeg stadium als alternatief afgevalen, zie onderstaande toelichting. Overigens heeft een verlaging van de maximum snelheid naar 80 km/u op de geluidbelasting een minder groot effect dan in eerste instantie wordt verwacht; het (zware) vrachtverkeer heeft een grote bijdrage in de totale geluidbelasting en deze voertuigen rijden al 80 km/u. Voor die categorie verandert er dus niets. Op de wegvakken van de Ring Utrecht, waar al een maximum snelheid van 100 km/u geldt, kan hiermee maximaal 0,3 dB geluidreductie worden bereikt.</p>	
3	<p>2. Een tweede belangrijk argument tegen de verbreding van de A27 is het feit dat er weer (net zoals in 1982) een heel stuk bos van Amelisweerd zal worden opgeofferd. Maar liefst 581 bomen moeten het veld ruimen. En dat terwijl Amelisweerd voor Utrechters recreatiegebied nummer 1 is. Dat is onlangs weer uit onderzoek gebleken. Uiteraard wordt dat "gecompenseerd". Hier en daar zullen plukjes bomen in de polder worden geplant; en fijn, de gemeente Utrecht mag de kale overkapping recreatief samen met de bewoners gaan inrichten. Dat laat Rijkswaterstaat bij de gemeente. Wat een hypocrisie. Alsof een oud bos met zijn ecosysteem gecompenseerd kan worden door plukjes bomen her en der en een kale overkapping waar gras kan groeien vooruit een aantal struiken. Ik vind dit heel, heel erg, dat mag u wel weten. Gen enkele compensatie kan het gevoel van het bos teruggeven.</p>	<p>De waarde van Amelisweerd voor mens en natuur wordt onderkend. Daarom is voor de aantasting van dit landgoed gekozen voor ruimhartige compensatie. Voor 1 ha aantasting van Amelisweerd komt 3,8 ha nieuwe natuur terug. In overleg met natuurorganisaties, gemeenten en andere belanghebbenden zijn er compensatielocaties gekozen en maatregelen getroffen die de natuur en ecologische verbindingen zoveel mogelijk versterken.</p>	Nee
4	<p>3. Een derde reden is dat nut en noodzaak van dit plan van 1,2 miljard niet zijn aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) toont aan, dat het project zich niet terugverdient. CPB en PvdL zijn allebei van mening dat het plan op zijn minst moet worden uitgesteld. Meer en meer auto's kunnen nooit de oplossing voor een toekomst zijn, waarin we onze CO2 reductie moeten halen van minimaal 90% in 20150. Minister Schultz zei onlangs dat Rijkswaterstaat in 20130 energieneutraal zal zijn. Een belangrijke eerste stap kan zijn door de verbreding van de A27 niet door te laten gaan. Niet bouwen is immers pure milieuwinst. Ik hoop dat de politiek in Den Haag het lef heeft om op eerder genomen besluiten terug te komen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid</p> <p>Voor wat betreft energieneutraliteit wordt gekeken naar mogelijkheden in om in het project de Ring Utrecht energiewinning mee te nemen. Het niet uitvoeren van het project om redenen van energieneutraliteit is niet aan de orde.</p>	Nee
ZWE-00246	<p>1 Mijn woning staat op ongeveer 2 km afstand van de A27. Nu al is bij oostenwind het verkeerslawaai duidelijk te horen en gedurende de nacht erg storend. Het kan niet anders of de verbreding trekt extra verkeer en veroorzaakt nog meer lawaai dan ik nu al moet dulden. Ik verzoek u de woonkwaliteit in Utrecht niet verder aan te tasten en af te zien van de verbreding.</p>	<p>In het akoestisch onderzoek is gerekend met een gedetailleerd akoestisch rekenmodel dat is opgebouwd conform de wettelijk voorgeschreven Standaard Rekenmethode 2. In deze rekenmethodiek zijn de voorschriften verwerkt, zoals die in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 zijn opgenomen.</p> <p>Ten aanzien van de windrichting is daarin voorgeschreven dat met de landelijk gemiddelde windrichting rekening moet worden gehouden en niet met de meest voorkomende op een bepaalde locatie. De berekening van het geluidniveau gaat altijd uit van een situatie onder meewindcondities. Dat wil zeggen dat het geluid de wind mee heeft, verder draagt en er dus een geluidbelasting wordt berekend die is gebaseerd op de ongunstigste situatie. Omdat deze situatie zich niet het gehele jaar voordoet, wordt op dit berekende geluidniveau een aftrek toegepast: de meteocorrectieterm (Cm). Op deze manier worden de effecten van de wisselende windrichtingen op de berekende geluidbelasting in rekening gebracht.</p>	Nee

2	Het toenemende verkeer veroorzaakt fijnstof en is daarmee in hoge mate schuldig aan ernstige gezondheidsklachten van stadsbewoners. Met de verbreding brengt u mijn gezondheid verdere schade toe.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
3	De economische kracht van de stadsregio Utrecht berust niet in de laatste plaats op het landschapsschoon in de directe nabijheid van de stad. Amelisweerd speelt hierbij een belangrijke rol. U ondergraaft met u project één van de economische pijlers van onze stad.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).	Nee
4	Buitenlands talent dat zich oriënteert op een baan in München, Barcelona of Nederland wil niet alleen maar snel van A naar B reizen maar verwacht ook kwaliteit in de leefomgeving.	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd.</p> <p>Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	Ja
5	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
6	Dit project heeft een verkeersaantrekkende werking en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen, en, naar men mag aannemen, ook op de andere wegen. Om die reden mag u dit plan niet uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een maximum snelheid van 80 km/u in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, bijvoorbeeld 2 maal 6 rijstroken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee

7	In de file top 50 staan slechts enkele files die door dit project zouden moeten worden aangepakt. Het ergert mij dat u zich zo druk maakt om een paar procenten van de totale filedruk in Nederland. Verder merk ik op dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs zelf uit. Maar bovendien valt in dit geval op dat de files die u met dit project zou willen verminderen, niet speciaal opvallen in de top 50. Heel veel geld maar u los het probleem niet op. Ik vind het onbetamelijk dat u ons geld en de tijd van ambtenaren en politici, maar ook de onze, zo verspillt.	In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbeteren terwijl de leefbaarheid niet achteruit gaat. In de - aanvullende - oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen het beeld uit het OTB. In par. 2.2 van het Algemeen Deel van deze Nota van Antwoord wordt nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.	Ja
8	Dieselgate heeft duidelijk gemaakt dat ook nieuwe auto's veel NOx uitstoten. In vele gebieden, waaronder Natura 2000, is nu al de stikstofdepositie te hoog. De PAS gaat dat niet oplossen, maar intussen verhoogt dit project wel de depositie daar. Om die reden mag het project niet doorgaan. Eerst moet u de naam Natura 2000 maar waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
9	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Omdat Amelisweerd niet wettelijk wordt beschermd tegen verkeerslawaaï zijn de bezoekers er eigenlijk vogelvrij (maar vogels daarentegen zijn daar niet vrij). Het gaat om anderhalf miljoen bezoekers. Hun recreatiegenoegegens moet u veel beter beschermen dan met een dakje op de bak. Kunt u de weg niet helemaal overkappen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (tunnel) en paragraaf 3.8 Natuur (Amelisweerd).	Nee
12	De bouwactiviteiten naast de bak door Nieuw Amelisweerd leiden naar te vreezen valt tot verandering in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u gaat garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen ongebreidelde winstzucht	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt,	Ja

			de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	
	13	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
ZWE-00247	1	De geluidsschermen langs hooggelegen fly-overs van Verkeersplein Rijnsweerd, Lunetten en Utrecht-Noord zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een nodige geluidafscherming te geven. De schermen moeten overal minstens 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg het lawaai flink te verlagen. Daarnaast moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100% geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptraacébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Nee
	2	Door de veranderingen in Amelisweerd ben ik bang vooreen verandering in de grondwaterstand. Bij het lekken van het vlies of door eventuele plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan leiden tot sterfte van de eeuwenoude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). De aanleg van een schermwand beperkt de mogelijke effecten op grondwater en de grondwaterafhankelijke natuur. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. In het MER Actualisatie 2020 is dit nader toelicht.	Ja
	3	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
	4	De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	5	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraat en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	7	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen"	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.		
8	Dit plan zal de automobilititeit vergroten. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, stikstofoxiden, remmen-, wegdek- en bandenslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Als de gekozen ontwerpsnelheid verhoogd wordt naar 120 km/u zal dit nog erger worden. Door te gaan voor een maximum snelheid van 80 km/u zal de luchtverontreiniging afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan De WHO normen. Als de maximum snelheid naar 80 km/u gaat is verbreding niet meer nodig. Dan zal de luchtkwaliteit in de regio nog meer verbeteren doordat er minder roet en dergelijke uitgestoten wordt.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden , blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
9	In 2015 heeft de regering toegezegd het Urgenda klimaatvonnis te gaan uitvoeren. Daarbij past niet dat de minister van I en M doorgaat met meer asfalt, omdat dat autogebruik, en daarmee de CO2 uitstoot vergroot.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
10	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
12	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
ZWE-00248	1 Maatschappelijk nut en verkeerskundige noodzaak niet aanwezig Wij vinden dat er in het OTB onvoldoende rekening is gehouden met veranderende mobiliteits- en werkpatronen. Zie de opvattingen van CPB en PBL zoals onder andere beschreven in het artikel "Provinciale Staten beginnen nu ook te aarzelen over bredere A27" in het AD-UN van 8 juni 2016. Wij vinden daarom dat er met minder ingrijpende verkeersmaatregelen en minder infrastructuur moet worden volstaan zodat de aantastingen van natuur en landschap ook achterwege kunnen blijven. Dit speelt ondermeer bij de nu geplande verbreding van de A28 bij Oostbroek en het Wildviaduct. Naar onze mening moet de weg hier niet worden verbreed. Dat kan mede achterwege blijven als meer kritisch naar de verkeersprognoses en ook rijnsnelheden wordt gekeken. Verkeerskundig speelt bij het Wildviaduct overigens dat kort na het einde van de toegevoegde by passes en invoegstroken de A28 in een relatief smalle bak onder de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau). Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht begin 2015 zijn de meest recente inzichten van dat	Ja

	<p>Utrechtseweg doorgaat. De versmalling van de weg kan gevaarlijke verkeerssituaties opleveren omdat automobilisten onverwacht met een sterk versmald wegbeeld worden geconfronteerd.</p>	<p>moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. De huidige snelheid op de A28 is 100 km/uur. Er is gekeken of met 80 km/uur de verbreding van de Wildsche Hoek niet meer nodig zou zijn. Dit is niet het geval. Weliswaar wordt de invoeglenge minder lang, maar nog altijd zo lang dat het invoegpunt ten oosten van het huidige viaduct ligt. Het profiel van de A28 binnen het project Ring Utrecht voldoet aan de maatvoering conform richtlijn NOA: de drie rijstroken en ook de vluchtstrook hebben de juiste standaard breedte. Hiermee is er technisch en visueel geen sprake van een versmalling.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
2	<p>Effecten op de ecologische verbindingzones en stepping stones</p> <p>Wij zijn van mening dat de effecten van het OTB op het functioneren van de ecologische verbindingzones onvoldoende goed zijn onderzocht en daardoor worden onderschat. Het gaat (in ons werkgebied) om de volgende ingrepen:</p> <p>(Opnieuw) jarenlange verstoring van de ecologische verbindingzone door de vele werkzaamheden aan en bij de infrastructuur.</p> <p>Het aanzienlijk verbreden van de A28 bij het Wildviaduct en de Universiteitsweg.</p> <p>Het verbreden van het viaduct in de Universiteitsweg met twee ambulancestroken.</p> <p>Extra oprit richting Breda/Den Haag vanaf de Universiteitsweg</p> <p>Verdwijnen bloemrijke graslanden ten noorden van de A28</p> <p>Verdwijnen van vele bomen en boomgroepen langs de A27 en A28.</p> <p>Weergave ecologische verbindingzones</p> <p>De weergave van de ecologische verbindingzones, zie kaart pagina 34 van het Mitigatie- en compensatieplan, is volstrekt onvoldoende. Alleen een deel van de Biltse en Zeister Grift lijkt als zodanig aangeduid. De faunapassages onder de A28 en Universiteitsweg zijn niet opgenomen evenals de hele verbinding Kromme Rijn (Odijk) Vechtplassengebied/Het Gooi.</p> <p>Zie onze folder "Natuur verbinden en behouden" die overigens ook met uw medewerking is verschenen.</p> <p>Compensatie barrièrewerking bij het Wildviaduct en de afrit Uithof</p> <p>Op pagina 41 van het Compensatie en mitigatieplan geeft u aan dat de barrièrewerking door de wegverbreding zal worden gecompenseerd. In het Compensatie- en mitigatieplan wordt niet duidelijk ingegaan op de versturende effecten voor de ecologische verbindingen qua geluid, licht, verlies van stepping stones van de wegverbreding. Wij verzoeken u dit alsnog te doen, in elk geval voor de passages onder de A28 bij het Wildviaduct en voor de passages bij de Universiteitsweg en willen hierin graag meedenken. Wel volgt u een ruimhartige benadering bij de verbetering van faunapassages.</p> <p>Wij staan op zichzelf positief tegenover de voorgestelde maatregelen bij het Wildviaduct in de A28. Maar wij vinden de volgende mitigerende maatregelen ook noodzakelijk:</p> <p>Mitigeren van de geluidhinder voor de faunapassage.</p> <p>Mitigeren van de lichthinder voor de faunapassage.</p>	<p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal de opdrachtnemer de aanwezige beschermde flora en fauna inventariseren. In het werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Wet natuurbescherming zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Wet natuurbescherming verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p> <p>In het deelrapport Natuur 2020 is een beschrijving van alle verbindingzones opgenomen. Dit betreft de formele verbindingzones die door de provincie Utrecht zijn benoemd, beschreven. Daarnaast zijn er verschillende ecologische verbindingen aanwezig zonder formele status.</p> <p>In het deelrapport natuur wordt een oordeel gegeven wat het effect van dit tracébesluit is op de barrièrewerking van de A27, A12 en A28. Hierbij is een afweging gemaakt tussen het positieve effect van het toevoegen van extra mogelijkheden om de snelweg te passeren tegenover een toename van verstoring op bestaande verbindingen. Per saldo is het effect positief.</p>	Ja

	<p>Verdere verbetering van de stepping stones rondom de passage. Mitigeren van het tunneleffect dat door de recente en de nu geplande verbreding aan de zuidzijde optreedt waardoor in nog sterkere mate onvoldoende daglicht toetreedt en het niet begroeide deel van de tunnel wordt vergroot.</p> <p>Bij de Universiteitsweg en het fietstunnel Upsalalaan missen wij aanvullende maatregelen voor de faunapassages. Deze zijn noodzakelijk vanwege de verbreding van de A28 en Universiteitsweg, de aanleg van een extra oprit en upgraden van het fietspad en meer naar het noorden komen te liggen van de het begin van de fietstunnel. Naar onze mening zijn aanvullende maatregelen nodig om de faunapassages hier voldoende te laten functioneren.</p> <p>Onder andere een goede oversteek van het fietspad en een voldoende hoge en lichte tunnel onder de Universiteitsweg.</p> <p>Wij missen dus een duidelijke analyse van de vergroting van de barrièrewerking bij de verschillende faunapassages zowel voor wat betreft de situatie tijdens de aanleg als de situatie na realisatie van de verschillende werken met een op een dergelijke analyse gebaseerd mitigatiepakket. De plannen zijn in hun uitwerking te onduidelijk v.w.b. de aanpassingen van de onderdoorgangen van de faunapassages A28 en Universiteitsweg. Graag ontvangen wij daarover ook meer informatie.</p>			
	3	<p>Uitvoering van de werkzaamheden</p> <p>Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden moeten de ecologische verbindingen en stepping stones niet worden verstoord of er moet worden aangetoond dat de werkzaamheden en Werkterreinen geen verstoring hebben. Uit de voorliggende stukken kunnen wij niet halen dat er door de werkzaamheden geen verstoring optreedt en evenmin hoe een eventuele verstoring wordt gemitigeerd.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	4	<p>Landschap</p> <p>Het handhaven van een groene ruimte met zicht op Oostbroek onderschrijven wij. Overigens menen dat de weg zoveel mogelijk aan het oog moet worden onttrokken door groenaanplant.</p>	In het Landschapsplan is tot een afgewogen afwisseling gekomen van handhaving van open ruimtes (zoals voor Oostbroek) en aan het oog onttrekken (zoals A27 tussen Rijnsweerd en Amelisweerd). Niet overal past aanvullende beplanting in het huidige landschap.	Nee
	5	<p>Voorstel Liniepark</p> <p>Wij onderschrijven en steunen het voorstel Liniepark van de Werkgroep Sandwijck en anderen uit de gemeente De Bilt. De zonering van recreatie en natuur is noodzakelijk en de gekozen uitwerking spreekt aan.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark).	Nee
ZWE-00249	1	<p>Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	3	<p>De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluisverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

4	<p>Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
5	<p>Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).</p>	Nee
6	<p>De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp-tracébesluit mag stellen.</p>	<p>Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.</p>	Nee
7	<p>Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.</p>	<p>De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Nee
8	<p>In het ontwerp-tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.</p>	<p>Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.</p>	Nee

	9	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
	10	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00250	1	De geluidsschermen langs hooggelegen fly-overs van Verkeersplein Rijnsweerd, Lunetten en Utrecht-Noord zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een nodige geluidafscherming te geven. De schermen moeten overal minstens 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg het lawaai flink te verlagen. Daarnaast moet geluidweerskaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100% geluidsabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Nee
	2	Door de veranderingen in Amelisweerd ben ik bang vooreen verandering in de grondwaterstand. Bij het lekragen van het vlies of door eventuele plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan leiden tot sterfte van de eeuwenoude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en de folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
	3	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
	4	De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	5	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraat en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.		
6	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	Dit plan zal de automobiliteit vergroten. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, stikstofoxiden, remmen-, wegdek- en bandenslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Als de gekozen ontwerpssnelheid verhoogd wordt naar 120 km/u zal dit nog erger worden. Door te gaan voor een maximum snelheid van 80 km/u zal de luchtverontreiniging afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan De WHO normen. Als de maximum snelheid naar 80 km/u gaat is verbreding niet meer nodig. Dan zal de luchtkwaliteit in de regio nog meer verbeteren doordat er minder roet en dergelijke uitgestoten wordt.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
9	In 2015 heeft de regering toegezegd het Urgenda klimaatvonnis te gaan uitvoeren. Daarbij past niet dat de minister van I en M doorgaat met meer asfalt, omdat dat autogebruik, en daarmee de CO2 uitstoot vergroot.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
10	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
12	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee

ZWE-00251	1	<p>1. nut en noodzaak vs alternatieven</p> <p>De redenering en argumentatie in het ontwerp trace-besluit overtuigt niet op de noodzaak van de wegverbredingen waar het knooppunt Lunetten betreft. Ja knooppunt Lunetten staat hoog in de ranking qua files. Maar of dat een voldoende sluitende noodzaak is de wegen te verbreden? Het OTB spreekt van een proces van jaren waarin diverse alternatieven zijn afgewogen, nergens wordt echter benoemd welke onderzoeken van mogelijke oplossingen bij een verkeersprobleem op de ring Utrecht hebben plaatsgevonden en wat daar de resultaten en conclusies van zijn. Het aanpassen van de maximum snelheid naar 80 km per uur is een optie die gezien nabijheid van dicht stedelijk gebied relevant is maar niet lijkt te zijn afgewogen. Ook na uitvoering OTB blijft de maximumsnelheid van 100 km per uur gehandhaafd. Ik verbaas bij erover dat het ministerie geen afweging heeft gemaakt volgens De Ladder van Verdaas. De ladder is erop gericht om oplossingen af te wegen, en vooral om te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door het toepassen van andere oplossingen. Ik ben van mening dat er onvoldoende en onvoldoende serieus aandacht is besteed naar het zoeken van alternatieven. Alternatieven in het openbaar vervoer bijvoorbeeld worden nergens genoemd. Ook rept het OTB nergens van kennis van herkomst en bestemming van het autoverkeer en welk deel daarvan mogelijk op alternatieve vervoerswijzen van herkomst naar bestemming is te vervoeren. Argumentatie van de nut en noodzaak kan pas serieus genomen worden op basis van voldoende en voldoende breed onderzoek. Nu lijkt alleen onderzoek te zijn gedaan naar file-rankings en verkeersmodellen die op basis van ingevoerde groeicijfers knelpunten voorspellen. Natuurlijk. Maar hoe zit het eigenlijk met die groeicijfers? Waar komen die vandaan? En waarop zijn die gebaseerd? Op het doortrekken van een prognose over langjarige gemiddelden? En wat is daarvan de voorspellende waarde? Is het niet denkbaar dat in het huidige onomkeerbare tijdperk van de duurzaamheid vervoer met de auto in de toekomst af zal nemen? Vooral als al die babyboomers van de weg zijn en de jongere generaties (die vaak geen auto meer bezitten) de verkeers- en vervoersstromen bepalen? Ik hoor op allerlei plekken experts vertellen dat het autovervoer in de toekomst zal afnemen. Praten zij onzin? Luister ik te eenzijdig? Ik zou graag hebben dat een zeer omvangrijke en uiterst kostbare uitbreiding van de infrastructuur in mijn leefomgeving zorgvuldiger is afgewogen dan ik terug kan vinden in het OTB. En wel door middel van het doorlopen van De Ladder van Verdaas en door onderzoek naar herkomst en bestemming van het autoverkeer mogelijk i.r.t. de generaties en autobezit. Ik mis dit en vindt dit onontbeerlijk voor een gedegen en maatschappelijk verantwoorde afweging.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht begin 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. In Zie ook de reactie van de Commissie m.e.r..</p> <p>Onder https://www.platformparticipatie.nl/projectenlijst/a27-a12-ring-utrecht/tracebesluit/documenten/index.aspx vindt u alle relevante onderzoeken en documenten die in het kader van de Ring Utrecht zijn uitgevoerd c.q. gerapporteerd. Er is een zorgvuldig afwegingsproces doorlopen waarbij - volgens de ladder van Verdaas - eerst heel breed naar oplossingsrichtingen is gekeken en vervolgens getrechterd naar de meest probleemoplossende variant.</p> <p>Voor meer achtergronden over het gehanteerde verkeersmodellen, zie hoofdstuk vier en bijlage A van het deelrapport Verkeer.</p> <p>In de - aanvullende - oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. In de bijlage bij de oplegnotitie Verkeer 2020 wordt uitgebreid ingegaan op de gehanteerde uitgangspunten en bronnen.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB was al aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert terwijl de leefbaarheid gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja
	2	<p>2. geluidsschermen</p> <p>Rondom Lunetten komen 12 m hoge geluidsschermen. Deze zorgen van een geluidsreductie tov de huidige situatie (van gemiddeld 2-5db). Een verbetering, daar heb ik geen weerstand bij. En mogelijk ook niet bij de 12 m hoge schermen, maar dat weet ik nu niet, want dat onderdeel moet nog in detail worden uitgewerkt. Ik kan obv het OTB niet beoordelen of de nieuwe situatie met 12 m hoge schermen voor mij, ondanks de geluidsreductie, toch niet een zeer ongewenste ontwikkeling blijkt te zijn. Voor mij is onvoldoende duidelijk inzichtelijk gemaakt hoe e.e.a. er in de nieuwe situatie volgens OTB uit gaat zien. Wat gebeurt er met het huidige zandlichaam? En de huidige begroeiing? Welk groen en welke bomen (specifiek op kaart aangeduid) worden weggehaald? Wat wordt de aanblik, zowel vanuit de wijk, als vanaf de weg? Hoe wordt e.e.a. landschappelijk ingepast? Wordt hier nog een separaat ontwerproces (met betrokkenheid van bewoners?) voor doorlopen met bijvoorbeeld een landschapsarchitect?</p>	<p>Het tracébesluit legt een aantal zaken vast over geluidsschermen zoals de hoogte, breedte en de geluidswerende functie, maar laat ook nog veel ruimte. Veel van de door u gestelde vragen worden uitgewerkt in de volgende fase van het project (de zogenaamde realisatiefase).</p> <p>De inpassing van de schermen wordt verder uitgewerkt door een landschapsarchitect. Deze uitwerking wordt het Esthetisch Programma van Eisen genoemd.</p>	Ja

	Dit zijn een aantal van de vragen die bij mij leven, maar waarover het OTB mij geen duidelijkheid geeft en geen detailinformatie.		
3	<p>3. luchtkwaliteit</p> <p>De informatie over de verslechtering van de luchtkwaliteit is zeer beperkt en zit ver weg gestopt in de MER. Dat voelt niet helemaal lekker, vooral niet omdat de doorrekeningen met positief resultaat betreft geluid (afname) en prognosesscenario's verkeerstoename (groei) prominent en goed gevisualiseerd in overzichten in het OTB zijn opgenomen. Waarom dit verschil, heb ik mij afgevraagd. Natuurlijk kan ik het antwoord slechts verzinnen, dus ik verneem graag waarom deze keuze gemaakt is, want het wekt argwaan om een feitelijke (al is het beperkte) toename te 'downplayen' en neutraal/verwaarloosbaar te noemen. Een toename is een toename, al is die heel erg klein. Ik verbaas mij er dan ook ten eerste over dat de MER van de provincie op dit punt niet aanslaat. Want het doel van de MER is te toetsen of aan de twee doelstellingen wordt voldaan. Ik vraag me daarom af hoe het kan dat de MER bij een feitelijke toename van fijnstof niet signaleert dat het project niet voldoet aan de tweede doelstelling, de situatie zoals hij is niet te verslechteren.</p> <p>Mogelijk is het niet aanslaan te wijten aan een evenredige verslechtering van de luchtkwaliteit als het OTB niet wordt uitgevoerd. Echter, ik heb zoals onder punt 1 ook al benoemd onvoldoende onweerlegbare houvast dat de gebruikte progose werkelijkheid gaat worden. Als die prognose geen werkelijkheid word, dan is de toename in fijnstof wel degelijk te wijten aan het project en voldoet het project dus niet aan de doelstelling.</p> <p>Wat m.i. nodig is, is om glashelder te zijn over de fijnstoffeiten en daarvoor is het nodig actuele doorrekeningen / expertmeetings te doen op basis van de onder 1 genoemde punten. Het strategische verhaal van ruim niet halen van de normwaarden zou geen vrijbrief moeten zijn om geen extra maatregelen te nemen m.b.t. fijnstof.</p> <p>Om uit onderzoek-discussies weg te blijven had u er in mijn ogen beter aan kunnen doen in te zetten op een charme-offensief en de bewoners van de wijk Lunetten te verleider hen te vragen wat ervoor nodig is om de geringe toename in fijnstof acceptabel te maken of alsnog een dergelijk proces te starten en door 'good governance' het juiste proces te organiseren en faciliteren (o.a. betrekken experts) om tot concrete verzachtende maatregelen te komen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuילend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie https://www.luchtmeetnet.nl/</p> <p>Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op https://www.nsl-monitoring.nl.</p> <p>De effecten op de luchtkwaliteit zijn in de milieu-effectrapportage beschreven in het hoofdstuk direct na de hoofdstukken geluid en verkeer. Er is dus geen sprake van wegstoppen. Geluid is voorafgaand aan luchtkwaliteit behandeld aangezien de resulterende geluidschermen input zijn voor de berekening van de luchtkwaliteit. In het milieueffectrapport en het ontwerp-tracébesluit is het project getoetst aan de leefbaarheidsdoelstelling. Deze doelstelling impliceert niet dat elk afzonderlijk aspect op elke locatie een positief effect moet hebben. Het gaat om een saldering van plussen en minnen die over het geheel positief moet uitpakken. Dat dat zo is, is in het milieueffectrapport onderbouwd.</p> <p>Het milieueffectrapport heeft tot doel om op objectieve wijze beslisinformatie op te leveren zodat een belangenafweging gemaakt kan worden. Het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage heeft niet tot doel om individuele burgers te verleiden. De keuze voor maatregelen is gebaseerd op wet- en regelgeving en niet op de resultaten van een subjectief charme-offensief.</p> <p>Het project staat open voor suggesties die kunnen leiden tot een lokale verbetering van de luchtkwaliteit. De diverse meedenkbijeenkomsten voor bewoners en andere belanghebbenden die de afgelopen jaren zijn georganiseerd hebben vooralsnog niet geleid tot concrete, locatiespecifieke en effectieve maatregelen. De landelijke</p>	Ja

		maatregelen uit het nationaal samenwerkingsprogramma lucht dragen bij aan een generieke verbetering van de luchtkwaliteit over heel Nederland.	
4	4. overlast tijdens bouwperiode Het OTB zegt niet meer dan dat er nog geen overlast te voorzien is. Dat is mager en leidt tot het vraagstuk of je het publiek wel kunt vragen een gedegen afweging te maken. Namelijk als alleen het wat bekend is en niet het hoe? Hoe kun je dan een bepalen of de uiteindelijke bestemming de reis waard is? Ik vind dat onmogelijk en ben daarom van mening dat niet volgtijdelijk maat gelijktijdig duidelijkheid moet worden gegeven over de voorzienbare mate van overlast. Mij maak je niet wijs dat een ministerie als RWS geen actuele kennis heeft over het type werkzaamheden dat zal moeten worden toegepast om het OTB te realiseren en wat per te toe te passen onderdeel de ervaring is met overlast op basis van de huidige technieken. Om vast te stellen of een ontwerp goed is moet ook naar de praktische uitvoering gekeken worden. Kennis over de duur en de graad van overlast moet verstrekt worden. Een gericht advies hierover door bijvoorbeeld een neutrale marktpartij (of consortium van marktpartijen) is gewenst en geeft invulling aan de term good governance. Een club uitvoerders zou om hun technische expertise gevraagd kunnen worden hoe bij de uitvoering van het OTB de overlast tot een minimum beperkt kan worden. In definitief ontwerp vaststellen dat minimaliseren geluids- en trillingshinder belangrijkste gunningscriterium is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
5	1. De groeiprognoze waarop het hele plan gebaseerd is. Alle verkeerskundigen die ik ken geven aan dat in de toekomst het autoverkeer zal afnemen: jongere generaties gaan anders om met autobezit / -gebruik en zij zijn toch de toekomst. onderbouw groeicijfers en actualiseer de doorrekeningen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie het antwoord bij zienswijzepunt 1.	Nee
6	MER: een toename van de fijnstofuitstoot, hoe gering ook, is niet neutraal te noemen: een toename is een toename, erken dat. En dus wordt niet voldaan aan doelstelling 2	Inderdaad is er sprake van een toename van de uitstoot (emissie) van fijn stof door meer verkeer . Dit is ook aangegeven in de milieu-effectrapportage. Daartegenover staat echter een afname van de emissies doordat het verkeer beter en meer gelijkmatig doorrijdt. De concentraties in de omgeving van de snelweg blijven (globaal) gelijk omdat deze twee tegengestelde effecten ongeveer even groot zijn. Het voldoen aan de tweede projectdoelstelling kan niet worden beoordeeld op basis van één afzonderlijk aspect of criterium. Het gaat om de combinatie van geluid, luchtkwaliteit, veiligheid en ruimtelijke en natuurlijke kwaliteit. In de milieu-effectrapportage en het tracébesluit is onderbouwd dat per saldo aan deze doelstelling wordt voldaan.	Nee
7	1. De leefbaarheidsbelangen van de bewoners van de woonwijk Lunetten. Zowel aangaande de leefbaarheid in de situatie na realisatie als gedurende de uitvoering.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
8	3. De belangen van jonge mensen (huidig en toekomstig) die zich voornamelijk in stedelijk gebied zullen vestigen en die autobezit en -gebruik minimaliseren en straks door voorgaande generaties opgescheept zitten met km's duur asfalt, dat qua investering beter in goede alternatieven gestoken had kunnen worden, zoals het OV, of bespaard had kunnen worden door toepassing van prijsbeleid of reductie max. snelheid.	In het MER Eerste Fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja

		<p>De landelijke trends - ook ten aanzien van demografische ontwikkelingen, autobezit, vestigingslocaties - zijn door het CPB verwerkt in de landelijke toekomstscenario's. Die zijn vervolgens als input gebruikt voor het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model).</p> <p>Wat betreft rijksbreed prijsbeleid; dat is niet meegenomen in de verkeersmodelberekeningen voor het (O)TB omdat dat geen deel uitmaakt van het Rijksbeleid. Jaarlijks worden de uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen met het NRM opnieuw vastgesteld. Daarbij worden de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden.</p> <p>Bij aanvang van elke fase van de planuitwerking Ring Utrecht is opnieuw van de meest recente inzichten uitgegaan. Er heeft een zorgvuldige afweging plaatsgevonden van belangen. De belangen van de toekomstige bewoners in het studiegebied van de Ring Utrecht zijn meegenomen in de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA). Een heel breed palet aan oplossingsrichtingen is verkend. In de trechteringsfase is de VKA als meest probleemoplossende variant overgebleven.</p> <p>Het alternatief voor reductie van de maximum snelheid is in het voorgaande reeds beantwoord.</p>	
9	<p>De aanzuigende werking van de ontwikkeling van o.a. het Utrechts Science Park en de Merwedekanaalzone als er niet wordt geïnvesteerd in OV: zijn genoemde locaties in de toekomst alleen via de weg te bereiken (naast een vanaf oplevering reeds overvolle uithooflijn)? Is het niet tijd dat de wereld van de harde infra stopt met loszingen van de wereld van de sociale, ruimtelijk en economische ontwikkelingen? Een bredere aanpak kiest? En ons land duurzaam ontwikkelt en dus netjes werkt volgens de Ladder van Verdaas?</p>	Zie het antwoord bij zienswijzepunt 1.	Nee
10	<p>actualiseren groeicijfers door deze aan te passen naar toekomstige generaties gebruikers van de infrastructuur en het openbaar vervoer: komt er een verkeersgroei op de weg of juist een afname?</p> <p>gedegen uitwerking van mogelijkheden oplossen verkeersgroei met aanpassing maximumsnelheid, prijsbeleid of openbaar vervoer en als dat niet mogelijk is exact weten waarom deze alternatieven geen soelaas bieden.</p>	<p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen ten opzichte van het OTB plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen voor het zichtjaar 2040. Zo is verlaging van de maximumsnelheid naar maximaal 100 km/uur overdag op de snelwegen meegenomen in de berekeningen. Een prijsbeleid maakt geen onderdeel uit van het huidige mobiliteitsbeleid van het Rijk en is dan ook niet meegenomen in de berekeningen.</p> <p>De nieuwe rekenresultaten geven een herbevestiging van nut en noodzaak van het project. Zie verder paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord.</p>	Ja
11	<p>detailuitwerking van de aanblik van de geluidsschermen vanuit de wijk en vanaf de weg - geluidsschermen rondom Lunetten een maximaal groene en duurzame invulling geven bij voorkeur door een goed gefaciliteerd proces met bewoners.</p>	<p>De inpassing van de schermen wordt verder uitgewerkt door een landschapsarchitect. Deze uitwerking wordt het Esthetisch Programma van Eisen genoemd.</p>	Ja
12	<p>actualiseren uitkomsten fijnstofonderzoek op basis van nieuwe doorrekeningen groeicijfers</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Ja

		- behoefte aan zeer exact weten wat ik kan verwachten tijdens de bouwperiode en transparant en eerlijk zijn over te accepteren overlast	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	
	13	geen overlast van werkzaamheden na 20.00 uur 's avonds en in het weekend (waarborgen leefbaarheid) is hard uitgangspunt dat wordt vastgelegd in aanvraag aan de markt	In deze fase van het project is het niet mogelijk om een zodanig hard uitgangspunt voor de uitvoering vast te leggen.	Nee
ZWE-00252	1	<p>A. Waterbeheer.</p> <p>Er zijn onzekerheden met betrekking tot de waterhuishouding in de grond rondom de uit te voeren verbreding van de A-27 ter hoogte van Utrecht Lunetten, zowel tijdens de werkzaamheden als daarna. Meerdere van deze zaken zijn voorzienbaar en reeds benoemd, en zijn dus ook te voorzien van een beschrijving van de in het ergste geval te verwachten gevolgen, en van een plan van aanpak om deze gevolgen teniet te doen. Met betrekking tot de gevolgen voor de grondwaterhuishouding en de mogelijk ook uit deze werkzaamheden voortvloeiende gevolgen voor de huishouding van het oppervlaktewater is echter niet aan de bevolking van Nederland duidelijk gemaakt welke maatregelen genomen zullen worden om de hiervoor aangeduide ongewenste gevolgen aan te pakken. Het is daarom dat ik bezwaar maak tegen uitvoering van de voorgenomen werkzaamheden ter verbreding van de A-27 ter hoogte van Utrecht Lunetten. Hieronder zal ik aandacht besteden aan enkele voorziene en benoemde mogelijke nadelige gevolgen van voornoemde werkzaamheden met betrekking tot de A-27.</p> <p>(1) Een aantal mogelijke manieren om het folie bij de zogenaamde "Bak" in de A-27 niet te beschadigen werd theoretisch onderzocht. Echter, er werd geen inschatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie benoemd. Het mogelijk hoge uitvoeringsrisico werd niet nader in kwantitatieve zin benoemd waardoor geen adequate afweging kon/zal kunnen plaatsvinden bij besluitvorming aangaande dit plan. Deze onduidelijkheid moet of (a) duidelijk worden benoemd bij de besluitvorming rond deze zaken, of (b) er moet een wegingsfactor voor dit risico worden opgesteld.</p> <p>(2) Tijdens de werkzaamheden moet grondwater worden verpompt. Dat leidt mogelijk tot veranderingen in de grondwaterstand van de grond in Lunetten en mogelijk ook in de venige grond van de voormalige Jacobapolder, alwaar onder meer het Universiteitscentrum De Uithof is gevestigd. Deze zaken zijn onvoldoende (lees: niet) in kaart gebracht. Indien bij de werkzaamheden het folie beschadigd raakt zijn geen afdoende maatregelen beschreven om zaken met betrekking tot het juiste samenspel van de voortgang van de bouw van de weg en het beheer van de grondwaterstand in de omgeving van dit gebied (Lunetten + De Uithof) te waarborgen. Deze zaken moeten worden benoemd en maatregelen moeten worden uitgewerkt, waarvan de uitvoerbaarheid en de kosten in een beslissing tot uitvoering kunnen worden medegewogen. Bij deze kosten moet zeker ook worden medegewogen dat indien onverhoopt schade aan huizen in Utrecht Lunetten of De Uithof of elders ontstaat, bij voorbaat garantie met betrekking tot het uitkeren van vergoeding voor dergelijke schade aan eigenaren van gebouwen moet worden kunnen gegeven.</p> <p>(3) Door de veranderingen in en bij Amelisweerd (hier als verzamelnaam voor de meerdere zich hier bevindende landgoederen gebruikt) is zeker te verwachten dat de grondwaterstand in dat park verandert; met name beuken zijn zeer gevoelig voor dergelijke veranderingen. De hier gelegen landgoederen zijn hoe dan ook kwetsbaar, er bestaat (dit met uitsluiting van de reeds bestaande monitoring van de grondwaterstand alhier) geheel geen op de "nieuwe" situatie toegesneden plan met betrekking tot monitoring en aansluitend beheer van de grondwaterstand gedurende en na de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Bij de aanleg van de oorspronkelijke tunnelbak zijn damwanden gebruikt en heeft grondwateronttrekking plaats gevonden. Via grondwatermetingen aan beide zijden van de tunnelbak is destijds bepaald dat na afloop van de werkzaamheden de grondwaterstand zich min of meer heeft hersteld tot de situatie van voor de aanleg. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. Er zijn geen effecten op de landgoederen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11. Werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Ja

	<p>werkzaamheden. Het is onjuist om besluitvorming plaats te laten vinden zonder deze zaken mee te wegen en ik verzoek daarom om herroeping van het besluit totdat omtrent de invloed op de grondwaterstand van het project en de uit verandering (waarschijnlijk een verlaging) van de grondwaterstand voortvloeiende gevolgen een duidelijke rapportage aan de volksvertegenwoordiging is aangeboden.</p> <p>Op basis van deze rapportage kunnen maatregelen worden geformuleerd, waarvan de kosten in een beslissing tot uitvoering kunnen worden medegewogen.</p>		
2	<p>B. Verkeerssituatie.</p> <p>De werkzaamheden zullen tijdens de uitvoering invloed hebben op het verkeer. Ik heb de volgende verzoeken.</p> <p>(1) Indien bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de A-27 over de gehele breedte onbegaanbaar voor verkeer. Deze weg is van kardinaal belang voor de bereikbaarheid van de Utrecht, en voor de doorstroom over de A-27 zelf. Er is geen andere werkbare optie om het thans bestaande verkeer te geleiden. Het is mij niet duidelijk welke maatregelen genomen gaan worden indien dit stuk weg onder water komt te staan. Lapmiddelen, eerste-hulp bestaand uit damwanden en bemaling zijn voorstelbare zeer tijdelijke en kostbare en instabiele oplossingen maar een semipermanente oplossing die dan gedurende de gehele resterende duur van de werkzaamheden kan worden toegepast is niet benoemd in de plannen voor zover ik heb kunnen nagaan. Ik verzoek daarom met zeer grote nadruk om de publiekelijk toegankelijke presentatie van een plan van aanpak met bijbehorende kostenberekening en de kans dat zich een dergelijk scenario kan voordoen, als onderbouwing voor een uiteindelijke beslissing ten voordele van het uiteindelijk uitvoeren van voornoemde verbreding van de A-27. Ook de te verwachten overlast voor omwonenden van een eventuele omlegging van het verkeer voor langere tijd bij onbruikbaar zijn van genoemd segment van de A-27, de "Bak", moet voorafgaand aan de besluitvorming worden ingeschat op basis van een juiste en toetsbare berekening die gebruik maakt van bestaande informatie omtrent de om te leiden verkeersstromen en de afstand van bewoning tot de hiervoor in gebruik te nemen wegen.</p>	<p>Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode tot een minimum beperkt. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is.</p> <p>Op voorhand zal geen plan van aanpak of kostenberekening worden uitgevoerd, anders dan in de raming is opgenomen waar de kostenreservering voor de risico's in zijn verwerkt.</p>	Ja
3	<p>C. Overlast.</p> <p>Er valt tijdens en mogelijk ook na de uitvoering van de werkzaamheden overlast te verwachten voor omwonenden. Ik noem de volgende voorbeelden en ik heb de volgende eisen.</p> <p>(1) Tijdens de werkzaamheden zal er veel overlast voor omwonenden ontstaan als gevolg van luchtvervuiling (zowel door machines als door filevormend verkeer op de snelweg) en lawaaioverlast en verminderde toegankelijkheid van omliggende gebieden en wegen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtvervuiling worden voldaan. Met omwonenden is niet besproken welke overlast aanstaande is. Ik verzoek daarom met grote spoed een milieu-effect rapportage met betrekking tot de bouw van deze weg, waarin onder meer aan deze zaken ruim aandacht wordt besteed. Voor zover ik weet is dit wel een verplichting die berust bij de opdrachtgever, en ik acht het onjuist als dit project wordt uitgevoerd zonder deze hier voornoemde rapportage en voorlegging aan omwonenden.</p> <p>(2) Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet en fijnstof, gasvormige bestanddelen en NOx. Er worden geen maatregelen benoemd in de voorgelegde plannen om in geval van onverhoopte overschrijding van normen voor luchtverontreiniging door NOx of fijnstof deze zaken aan te pakken. Ik wijs erop dat de meetpunten naast de A-27 tot nu toe inderdaad geen langdurige overschrijding van de EU-norm hebben laten zien, maar dat waarden op deze punten gemeten in 2014 en 2015 wel op ongeveer ¾ van de maximale norm uitkwamen;</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuילend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet</p>	Ja

	<p>deze angst mijnerzijds is dus niet helemaal uit de lucht gegrepen. Daarnaast kunnen tuinders nu al getuigen van roetaanslag op groenten die werden gekweekt nabij deze thans bestaande snelweg. Ik eis en daarmee dien ik het belang van alle omwonenden dat voordat het plan ter verbreding van de A-27 wordt uitgevoerd, een sluitend plan van aanpak met betrekking tot maatregelen geldend bij gemeten overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit is opgesteld en aan de betrokken omwonenden is gepresenteerd.</p>	<p>voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie https://www.luchtmeetnet.nl/ Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op https://www.nsl-monitoring.nl.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO. Er is geen noodzaak om een plan op te stellen voor een denkbeeldige situatie waarin niet aan de normen wordt voldaan.</p>	
4	<p>D. Landschapsbeheer. Het omgevende landschap wordt als bijzonder en als uniek en als van recreatieve waarde omschreven. Het werk zal grote invloed op dit omgevende landschap hebben, los van het landschap dat verloren gaat omdat het weg wordt. Ik heb de volgende bezwaren en verlangens.</p> <p>(1) Voor compensatie van "verloren natuurgebied" zijn onder meer de parken/landgoederen Sandwijck en Niënhof genoemd. Duidelijk is dat deze gebieden al tot het "natuurgebied" behoren en dus niet kunnen worden opgevoerd voor de compensatie als voornoemd. Graag zie ik een voor alle betrokkenen sluitende boekhouding van "verloren natuurgebied" versus "compensatie natuurgebied".</p> <p>(2) De Nieuwe Hollandse Waterlinie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst. Het is daarom niet juist om met betrekking tot (a) de ruimtelijke ordening en (b) de gevolgen voor het waterbeheer in dit gebied tot vergaande veranderingen te besluiten zonder de invloed van de voorgenomen verbreding van de A-27 met betrekking tot deze zaken volledig in kaart te brengen en aan de volksvertegenwoordiging voor te leggen. Ik verzoek u daarom het plan geen voortgang te laten vinden zonder voorafgaand deze zaken op de hier voornoemde manier te behartigen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	Nee
5	<p>E. Bedreigde diersoorten. Meerdere diersoorten worden in hun voortbestaan ter plekke van de uit te voeren werkzaamheden in hun voortbestaan bedreigd. Ik wil de volgende voorbeelden noemen.</p> <p>(1) Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel. In hoeverre is in het plan hierin voorzien; is de rechtspraak op het moment van besluitvorming bindend of wordt het plan aangepast bij veranderende regelgeving? Uiteraard begrijp ik dat een stel kieviten niet opweegt tegen 1,2 miljard, maar ik ben gewoon benieuwd naar hoe dat geregeld is. Ik zou deze vraag graag duidelijk beantwoord willen hebben, evenals de volgende vragen. (2) De blauwe reiger die broedt in Amelisweerd zal mogelijk verdreven worden;</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming (Wnb) beschermt broedende vogels. Nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaar rond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p>	Ja

		<p>hieromtrent valt thans geen met geldige argumenten omklede raming te geven maar mijn vraag is: wat doet de verantwoordelijke als inderdaad blijkt dat deze vogel, die hier thans al in mindere aantallen wordt gezien, inderdaad verdwijnt? Kan ik op deze vraag een serieus antwoord verwachten? Tot hoever strekt de zorgplicht van de opdrachtgever hier?</p> <p>(3) Hetzelfde als besproken voor de blauwe reiger geldt een aantal vleermuissoorten die thans nog aanwezig zijn in voornoemd landgoed. Tot hoever strekt ook hier de zorgplicht van de opdrachtgever?</p>	<p>De blauwe reiger geniet dezelfde bescherming als de Kievit. Ook deze vogelsoort mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de blauwe reiger niet. Voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal gekeken worden of deze soort binnen de verstoringgevoelige afstand broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de blauwe reiger geen compensatieplicht. Zie ook de bepaling in het tracébesluit (art 10 lid 2) aangaande werkzaamheden buiten het broedseizoen.</p> <p>De in ons land voorkomende soorten vleermuizen zijn allen zwaar beschermd (Wet natuurbescherming).</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.</p>	
ZWE-00253	1	<p>Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee
	2	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	Ja
	3	<p>De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluisverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
	4	<p>Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de</p>	Ja

		<p>vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	
5	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
6	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp-tracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
7	Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
8	In het ontwerp-tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
9	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fouragegebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foeragegebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foeragegebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd	Ja

			natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	
	10	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	11	Over het hoofd gezien belang: Ja, het belang van omwonenden in o.a. Lunetten, Hoograven en Voordorp. Wij krijgen jarenlang te maken met overlast door de bouw (lawaai, stank, files door omleidingen). Ook worden we blootgesteld aan onnodige risico's vanwege het folie in de bak dat kan gaan lekken en de grond die daardoor kan gaan verschuiven. En zie ook bij de vraag hieronder. En het belang van de belastingbetaler die mee moet betalen aan een zinloos project. Omdat er geen dermate groot probleem is met files op de A27 en A12, dat het een dergelijk project rechtvaardigt. En het belang van de natuur in Amelisweerd. Die krijgt te maken met kap van bomen en meer lawaai voor de vogels. Het belang van recreanten (uit Utrecht en Bunnik) in Amelisweerd die dit al kleine recreatiegebied verder zien slinken.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	12	Geraakt in belang: Ja, zie hierboven. Ik geniet wekelijks van de natuur in Amelisweerd. Dat geeft mij rust en ontspanning. En in Lunetten hebben we al te maken met veel verkeerslawaai, stank en luchtverontreiniging, wat slecht is voor onze gezondheid (longen en nachtrust). Dat zal door dit project alleen maar toenemen.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
ZWE-00254	1	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	2	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
	3	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt,	Ja

		lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	
4	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
5	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	Dit project trekt verkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden en gewonden op de snelwegen. Om die reden mag u dit project niet voortzetten. Ik stel voor dat u op de Ring Utrecht een snelheid van 80 km/u invoert. Dat is veiliger en bovendien kunt u dan volstaan met een bescheidener uitvoering, bijvoorbeeld 2 maal 6 rijstroken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
7	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee

	8	Doe meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dat is de enige intelligente en toekomstbestendige oplossing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	9	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidsabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van Geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Ja
	10	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	11	In Amelisseweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	12	Ook de Voorveldse polder zal te leiden hebben onder de uitbreiding. Dit gebied wordt intensief gebruikt voor sport en recreatie. Juist hier is natuur en luchtkwaliteit van groot belang.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja
ZWE-00255	1	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	2	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
	3	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisseweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
	5	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. Uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee

6	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
7	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	Ja
8	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dat zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
10	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja
11	De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten opzichte van de heel geringe tijdwinst voor passerend automobilisten. Het alternatief, OV en fiets, biedt daarvoor soelaas.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee

	12	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja
	13	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	14	De 'Duurzame weg': een glazen overkapping over de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd is nooit in stemming gebracht, maar wordt niet nader onderzocht. Dit is zeer nalatig en dient alsnog te gebeuren. Positieve uitkomst moet worden meegenomen in ontwerp.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
	15	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	16	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fouragegebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
ZWE-00256	1	De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek in Amelisweerd. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging 2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt	Ja

	richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	
2	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
3	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidschermen.	Nee
4	Het is onbegrijpelijk dat potentiële mogelijkheden om alternatieve energie op te wekken bij projecten die vallen onder de verantwoordelijkheid van een milieuminister niet optimaal worden benut. Geluidwerende schermen langs de Ring dienen dan ook als een geïntegreerd zonnepaneel te worden uitgevoerd, al dan niet in combinatie met de werkzaamheden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
5	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	Ja
6	Het doel van dit plan is de bereikbaarheid van de stad te vergroten. De autobereikbaarheid van de stad is het meest gediend als er weinig auto's de stad in willen. Wilt u weinig auto's in de stad, zet dan niet veel auto's op de snelweg! Minder snelweg=betere autobereikbaarheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
7	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.	Nee

		<p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	
8	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
9	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
10	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
11	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
12	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee

		zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.		
	13	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	14	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
	15	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	16	Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
	17	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	18	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00257	1	Ik ben het geheel eens met het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving. Deze bureaus hebben geconstateerd dat de aanleg van extra snelwegen in Nederland niet meer rendabel is. Dat geldt zeker voor dit project, dat door de vele ingrepen in de leefomgeving van mens, dier en plant toch al extra duur is. Graag dit project dus afblazen en het geld (ruim een miljard euro) aan echt noodzakelijke en belangrijke overheidstaken besteden.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaantvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
	4	De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee

5	Voor het ontwerp-tracébesluit zijn de normen voor luchtvervuiling tot het uiterste gebruikt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Het is volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de Europese richtlijnen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
6	Als u files wil verminderen moet u niet de snelwegen verbreden maar het reistijdverlies in de stad en op het onderliggend wegennet aanpakken. Dat is nl. veel groter dan het reistijdverlies (en dus de toegerekende kosten) op de snelwegen rond de stad. Vanwege gebrek aan ruimte in en om de steden zal die aanpak moeten bestaan uit verbetering van het fiets- en OV-netwerk zodat het wegverkeer afneemt en met de huidige wegcapaciteit in de steden de files afnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
7	Dit project trekt verkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit project niet voortzetten. Ik stel voor dat u op de Ring Utrecht een snelheid van 80 invoert. Dat is veiliger en bovendien kunt u dan volstaan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
8	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
9	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
10	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
11	Ik vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27 met extra rijstroken. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm bij de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm wordt transparant uitgevoerd en komt rechtop tussen de gebouwen te staan.	Ja
ZWE-00258	1 Stop eens met overal bomen neer te maaien...het is tijd om datgene wat nog rechtstaat in de natuur te koesteren!iedereen met het hart op de juiste plaats zal dit inzien...	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten	Ja

		Geraakt in belang: Zuurstof..	gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN) met de grootst mogelijke kwaliteitstoelag gecompenseerd. Ook alle te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd.	
ZWE-00259	1	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
	2	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja
	3	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
	4	Om tot een positieve MKBA te kunnen komen bent u er blijkbaar van uitgegaan dat de Nederlander nog 100 (honderd!) jaar lang accijns op benzine en diesel zal blijven betalen. Dan kunt u toch een heel stukje verder in de toekomst kijken dan ik! Het lijkt mij ook echt totaal niet te rijmen met alle nationale en internationale afspraken omtrent CO2 uitstoot.	Deze manier om met accijns om te gaan is standaard in de werkwijze van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Het is inherent aan het gebruik van prognoses dat aannames over de toekomst gemaakt worden. In het OTB2016 zijn verkeersmodelberekeningen gedaan op basis van de inzichten van dat moment betreffende vaste en variabele autokosten voor het zichtjaar 2030 (zie deelrapport Verkeer bij het OTB2016). In de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB2020 zijn aanvullende verkeersmodelberekeningen gedaan op basis van de meest recente inzichten qua vaste en variabele autokosten voor het zichtjaar 2040. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van	Ja

		Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	
5	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	Ofschoon u een aantal mogelijk uitvoerbare manieren om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen inzage in de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het uitvoeringsrisico is groot en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht in het OTB, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er - ook bij een eventuele schade aan de folie - er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
7	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
8	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
9	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.	Ja

			Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	
10	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisseweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisseweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.		Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisseweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Ja
12	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.		De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja
13	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
14	Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppen, en het leefklimaat daar verslechteren.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00260	1 Het plan tot verbreding van de Ring Utrecht gaat uit van verouderde prognoses over de verkeerstoename. Nieuw onderzoek naar de noodzaak en naar de gevolgen is vereist. Op dit moment lijkt de schade aan natuur en milieu groter dan het te verwachten economische voordeel. Het ontwerpbesluit berust op voorstellingen over de groei van het verkeer die uit een voorbije periode dateren.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	Nee

	2	Er zijn onvoldoende maatregelen voorzien die geluids- en vervuilingsschade kunnen voorkomen. De enige acceptabele manier om een snelweg als deze vlak bij een dichtbebouwde woonomgeving aan te leggen - mocht dat al nodig zijn - is door middel van een overkapping.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (glazen overkapping). Met de in het tracébesluit genoemde maatregelen worden de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit gehaald.	Ja
	3	De materiële en immateriële belangen van de inwoners van Utrecht (stad en provincie) zijn in dit plan volstrekt genegeerd. In een klein land met een hoge bevolkingsdichtheid behoort niet een speculatieve economische groei, maar de leefkwaliteit de prioriteit te hebben. Als omwonende heb ik een direct belang, maar ik ben ervan overtuigd dat behoud van het betrokken gebied voor alle inwoners van Utrecht van waarde is. Amelisweerd en omgeving functioneren al vele jaren als een geliefd stadspark. Die functie moet het gebied behouden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).	Nee
ZWE-00261	1	Verstoring van al beperkte rust in omgeving en aantasting waardevolle en kwetsbare (rivieren)bos en omgeving. Ons persoonlijke concrete belang is dat de natuurlijke omgeving van een van de weinige authentieke plekken om te recreëren in de directe omgeving van Utrecht verder wordt aangetast.	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan. Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.	Ja
ZWE-00262	1	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein,	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

	bus en metro gaan pakken i.p.v. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.		
2	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio in uw opdracht heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Het verbaasde mij ten zeerste dat Decisio er hiebij van uitging dat er tijdens de werkzaamheden helemaal geen extra kosten zouden ontstaan door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Het spreekt vanzelf dat dergelijke kosten er wel degelijk zullen zijn! Die economische "onderbouwing" ontbeert dus elke geloofwaardigheid!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	Nee
3	Uit alles blijkt, dat de veronderstellingen waarop deze gigantische wegoperatie van u stoelt, in de nabije toekomst niet meer houdbaar zullen zijn, en zelfs nu al hun geldigheid beginnen te verliezen. U gaat uit van een volle eeuw onafgebroken economische groei. Die hebben we nooit gehad, en niets wijst er op dat we die ooit zullen krijgen. (Trouwens: honderd jaar vooruitkijken?? Zullen we dat maar niet liever aan de science fiction-schrijvers overlaten?). U gaat ervan uit dat de mensen wel altijd dagelijks naar hun werk zullen blijven rijden. Ook dat zien we nu al, door meer thuiswerk en door flexibilisering, veranderen. U gaat ervanuit dat auto's altijd door mensen bestuurd zullen worden. Zelfs dat zal niet altijd zo zijn. Zodra de besturing van auto's niet meer afhankelijk is van trage menselijke reflexen, zal de capaciteit van de bestaande wegen enorm toenemen. Met andere woorden: de ontwikkelingen die nu al aan de gang zijn konden er wel eens toe leiden dat er over enige tijd helemaal geen fileprobleem meer is. Maar wèl, als u deze operatie doorzet, een enorme, vieze hoeveelheid overbodig asfalt en veel volstrekt onnodige en veelal onomkeerbare schade aan de leefomgeving.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
4	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
5	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
7	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project.	Ja

		Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	
9	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
10	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
11	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
12	Files kosten de mensen tijd. Natuurlijk willen we allemaal de ons toegemeten tijd zo aangenaam en nuttig mogelijk besteden, dus uw streven om dit reistijdverlies zo veel mogelijk te beperken verdient zeker alle lof. Maar dan moeten natuurlijk wel de grootste knelpunten het allereerst aangepakt worden. En dat is nu waar uw beleid de fout in gaat. Want waar is dat reistijdverlies het grootst? Dat blijkt NIET op de snelwegen te zijn; het verbreden daarvan heeft daardoor weinig effect. Nee, het grootste tijdverlies vindt plaats in of rond de stad! Nu is de ruimte in en om de steden beperkt, dus wegbreiding is daar hoe dan ook geen optie. Er is een veel betere aanpak mogelijk: we moeten het fiets-verkeer en het openbaar vervoer sterk bevorderen. Er valt nog heel veel te verbeteren aan voorzieningen voor fietsers, en aan het OV-netwerk. En als we dat doen, zal het wegverkeer afnemen, en zullen de files verminderen, zonder dat we de wegcapaciteit hoeven te verhogen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
13	Verbreding van de bak in Amelisweerd is totaal onnodig. Binnen de bak passen 2 maal 6 rijstroken. De uitvoering wordt een stuk goedkoper en er is veel minder risico op beschadiging van het vlies. Voor de verkeersveiligheid is het verstandig om 80 km/u max in te voeren. Dat heeft ook nog vele andere voordelen (nog betere doorstroming, minder uitstoot van fijnstof en geluid, enzovoort).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
14	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptraacébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00263	1 De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluijperverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.		
2	Geluidsschermen worden gepresenteerd als een adequaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of in zeer beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen helemaal desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar ze volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
3	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
6	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.	Ja

		In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	
7	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
8	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
9	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
10	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Voor het ontwerptracébesluit zijn de normen voor luchtvervuiling tot het uiterste misbruikt maar zij moeten worden aangepast aan nieuwe, strengere normen en in het TB moet u aangeven hoe u hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Het is onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de Europese richtlijnen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
12	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
13	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
14	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
15	Het is onbegrijpelijk dat potentiële mogelijkheden om alternatieve energie op te wekken bij projecten die vallen onder de verantwoordelijkheid van een milieuminister niet optimaal worden benut. Geluidwerende schermen langs de Ring dienen dan ook als een geïntegreerd zonnepaneel te worden uitgevoerd, al dan niet in combinatie met de werkzaamheden. De schermen moeten transparant worden waar ze dicht bij huizen staan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee

	16	Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstofruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?	Het kabinet heeft diverse maatregelen genomen om de depositie van stikstof op kwetsbare natuurgebieden te verminderen. De meest relevante maatregel voor het project Ring Utrecht is de landelijke beperking van de maximum snelheid op snelwegen overdag op 100 km/uur. Andere maatregelen zijn gericht op de landbouw, zo is er budget vrijgemaakt voor boeren die willen stoppen met het houden van vee. De stikstofruimte wordt binnen het rijksbeleid verdeeld over de diverse sectoren zoals landbouw, infrastructuur, industrie en bouw. In de Passende Beoordeling 2020 zijn de stikstofdeposities op Natura2000-gebieden bepaald. Voor Natura2000-gebied Veluwe is een compensatiepakket vastgelegd in het Tracébesluit 2020.	Ja
ZWE-00264	1	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	2	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
	3	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	5	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	6	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	7	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	8	Het is onbegrijpelijk dat potentiële mogelijkheden om alternatieve energie op te wekken bij projecten die vallen onder de verantwoordelijkheid van een milieuminister niet optimaal worden benut. Geluidwerende schermen langs de Ring dienen dan ook als een geïntegreerd zonnepaneel te worden uitgevoerd, al dan niet in combinatie met de ombouw. De schermen moeten transparant worden waar ze dicht bij huizen staan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
	9	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in	Ja

			<p>de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	
	10	Indien bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
ZWE-00265	1	<p>De noodzaak voor verbreding en aanpassing van de ring Utrecht is gebaseerd op prognoses van geruime tijd geleden, waarbij veel te weinig rekening is gehouden met de nieuwe trends van het autogebruik voor de komende 10 à 15 jaar, zoals o.a.:</p> <p>De auto wordt steeds minder een statussymbool, auto's worden meer gedeeld</p> <p>Er wordt nu en in de toekomst veel meer thuisgewerkt</p> <p>Mensen gaan nu al, maar zeker in de toekomst, steeds meer op andere tijden en dagen werken</p> <p>Op niet al te lange termijn zal rekening rijden worden ingevoerd, wat een vermindering en verschuiving van vervoersstromen gaat betekenen, zeker in de spits</p> <p>Veel meer mensen in en rond Utrecht maken gebruik van het openbaar vervoer. Als op korte termijn zowel het nieuwe NS station Vaartsche Rijn als de Uithoflijn gereed en in werking zullen zijn, zal het OV gebruik alleen maar toenemen en zullen dus minder mensen de auto gaan nemen.</p> <p>Binnen de komende 10 jaar zullen de eerste zelfrijdende auto's op de (snel)weg gaan verschijnen. Deze zullen ook dicht op elkaar rijden, waardoor de capaciteit van de wegen aanzienlijk zal gaan toenemen en verbreding t.b.v. capaciteitsuitbreiding niet nodig is.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	Op een belangrijk deel van de Ring Utrecht is al geruime tijd een maximum snelheid van 80 km/u ingevoerd in verband met het terugdringen van de geluidhinder en de uitstoot van CO2. Dit is een goede zaak en heeft zeker een positief effect gehad. Door het invoeren van deze 80 km/u is de capaciteit van deze wegdelen ook veel groter omdat er bij deze snelheid dicht op elkaar kan worden gereden. Het is volstrekt onduidelijk en niet consequent dat bij het nieuwe Ontwerp Tracébesluit dit regime van maximaal 80 km/u niet op de hele Ring wordt ingevoerd. Nergens wordt in het Ontwerp Tracébesluit de visie uitgesproken dat er op de Ring rondom Utrecht gekozen zou moeten worden op het hier overal invoeren van maximaal 80 km/u.	U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.	Ja
	3	Ik maak dan ook bezwaar dat bij het nieuwe ontwerp bij het Tracébesluit ontworpen is met een rijsnelheid van 120 km/u. Deze hoge snelheid geeft veel meer geluidhinder, hogere ontsierende geluidsschermen, veel meer CO2 uitstoot en fijnstof en bovendien betekent dit een mindere capaciteit qua autobewegingen, waardoor extra rijstroken en langere weefvakken noodzakelijk zijn. Het gevolg is een ernstige en mijns inziens onacceptabele aantasting van het woon- en leefklimaat in de buurt van de Ring Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).	Nee
	4	Ik verzoek u dan ook om uw ontwerpen voor de verbreding/aanpassing van de Ring Utrecht in het Ontwerp Tracébesluit aan te passen op een rijsnelheid van maximaal 80 km/u (zoals elders op de Ring al is ingevoerd). Behalve het gunstige effect hierbij ten gunste van geluidhinder en de vermindering van uitstoot, kunnen rijstroken versmald	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige	Ja

	worden (op een ontwerpsnelheid van 80 km/u) en zelfs deels niet aangelegd hoeven te worden en kunnen lange weefvakken aanzienlijk ingekort worden. Bovendien is het voor de weggebruiker ook helder als er op de hele Ring Utrecht overal een regime geldt van maximaal 80 km/u en niet op het ene deel wél en op het andere deel weer niet.	verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	
5	Het verbreden van de A27 in de 'bak' van Amelisweerd is dan bij een maximum snelheid van 80 km/u dan ook totaal niet nodig! Het gevolg is dat er niet een grote hoeveelheid zeer oude bomen in het bos van Amelisweerd en elders hoeven te worden gekapt, de weg op grote delen niet hoeft te worden verbreed, er geen duur dek over de A27 aangelegd hoeft te worden en er minder geluidhinder en minder uitstoot zal zijn. Bovendien zal dit de kosten voor het aanpassen van de Ring aanzienlijk verlagen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
6	Ik vraag u dan ook met klem om voordat u een besluit gaat nemen over dit Ontwerp Tracébesluit ook een ontwerp te laten maken op basis van de nieuwe trends en de daarop gebaseerde prognoses, maar vooral ook een alternatief ontwerp te maken, ontworpen op een maximum rijsnelheid van 80km/u. Voor een goede en zorgvuldige afweging zouden beide varianten naast elkaar op verschillende aspecten tegen elkaar kunnen worden afgewogen. Alleen dan is volgens mij een weloverwogen Tracébesluit te nemen. Ik stel dan ook voor om het besluit over het Ontwerp Tracébesluit Ring Utrecht voorlopig uit te stellen en naast het huidige ontwerp ook een alternatief tracé te ontwerpen gebaseerd op de nieuwe trends en prognoses en op een ontwerpsnelheid van maximaal 80 km/u, waarna een zuivere afweging in het besluitvormingsproces kan plaats vinden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)	Nee
ZWE-00266	1 Er is nooit een goede reden om wegen te verbreden, verkeersstromen worden er niet beter op en het nemen van de auto wordt hiermee juist gestimuleerd. De provincie is bovendien ongeloofwaardig in haar volgende uitspraak op de website: "De provincie Utrecht is een ontmoetingspunt van kennis en creativiteit, met een rijke cultuur en een gevarieerd landschap. Om dat zo te houden voor de inwoners kiest de provincie Utrecht voor een strategie van duurzame ontwikkeling en behoud van aantrekkingskracht. Het is in ieders belang om de provincie bereikbaar te houden, stad en landschap te optimaliseren en de kenniseconomie te stimuleren. Om een goede balans te waarborgen zorgt de provincie dat ze oog houdt voor de verhouding people, planet en profit. Het één mag niet ten koste gaan van het ander. De provincie belegt duurzaamheid integraal op alle beleidsterreinen. Niet één, maar alle bestuurders zijn ervoor verantwoordelijk!" Het één mag niet ten koste gaan van het ander? Dat wil dus zeggen, dat een 'verbetering' van verkeersstromen niet ten koste mag gaan van, bijvoorbeeld, 'planet' ofwel natuur. Laat dat nou juist net het probleem zijn, want per definitie gaat het verbreden van een weg ten koste van de natuur die ervoor wordt opgeofferd. Ik heb hier niet voor gestudeerd, dus een goede oplossing voor het fileprobleem weet ik natuurlijk ook niet, maar dit lijkt me ook weer niet de juiste weg (wel de makkelijkste weg, maar erg kortzichtig).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Niet het Rijk, maar de provincie Utrecht is verantwoordelijk voor het provinciaal beleid en de provinciale website. In VERDER-verband zijn wel gezamenlijke plannen gemaakt voor het verbeteren van de bereikbaarheid in de provincie Utrecht. In VERDER zijn onder andere het Rijk, de provincie en diverse gemeenten vertegenwoordigd. Het project Ring Utrecht maakt onderdeel uit van VERDER. In een zorgvuldig proces zijn allerlei oplossingsrichtingen verkend en getrechterd. De belangen van de omgeving / de natuur zijn meegewogen in het ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage.	Nee
	2 Omdat geluid van een spoorweg reflecteert tegen geluidschermen die u in dit project plaatst, moet die reflectie betrokken worden in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat corrigeren.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.	Ja

		<p>Ik voorzie en vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de verbreding van de A27 met extra rijstroken. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidsscherm ter hoogte van de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidsscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een bijvoorbeeld met klimop begroeid scherm is esthetisch veel verantwoordder dan het asfalt van een snelweg.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.</p> <p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf geluid, wordt nader ingegaan op de geluidssituatie bij deze locatie en de vragen en opmerkingen uit de zienswijzen. Bij het Zwarte Woud is uit nader onderzoek gebleken dat een scherm tussen de bedrijfsgebouwen doelmatig is.</p>	
3	<p>Over het hoofd gezien belang: Ja, de belangen van omwonenden en die van de natuurgebieden die zullen worden aangetast. Zie bovenstaande beargumentatie. Geraakt in belang: Ik word geraakt in mijn hoop op een gezonde toekomst, namelijk een mét natuur en zónder luchtvervuiling. Dat is natuurlijk nooit uw bedoeling geweest, maar dat valt nu dus nog te voorkomen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd.</p> <p>Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	Ja	
ZWE-00267	1	<p>Dit project heeft een verkeersaantrekkende werking en daardoor stijgt het aantal doden en ernstig gewonden op de snelwegen, en ook op de andere wegen. Om die reden mag u dit project niet in deze vorm voortzetten. Voer op de Ring Utrecht een maximum snelheid</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee

	van 80 km/u in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, bijvoorbeeld 2 maal 6 rijstroken.		
2	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
3	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
4	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
5	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluihverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
6	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
7	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
9	De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
10	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
11	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

ZWE-00268	1	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
	3	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	4	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
	6	Vorig jaar heeft de milieuorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar , belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter tot nu toe niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meer asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2-uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

7	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluipverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
10	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is het verstandig om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
11	De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen toenemen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch toenemen. Daarnaast is het ook zeer waarschijnlijk dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
12	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
13	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
14	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp-tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee

	15	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
ZWE-00269	1	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	2	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelissewaard, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	3	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelissewaard beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tractébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
	4	Het verbreden van de bak in Amelissewaard is onnodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op foliebeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is het verstandig om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog heel veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
	5	Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstofruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?	Het kabinet heeft diverse maatregelen genomen om de depositie van stikstof op kwetsbare natuurgebieden te verminderen. De meest relevante maatregel voor het project Ring Utrecht is de landelijke beperking van de maximum snelheid op snelwegen overdag op 100 km/uur. Andere maatregelen zijn gericht op de landbouw, zo is er budget vrijgemaakt voor boeren die willen stoppen met het houden van vee. De stikstofruimte wordt binnen het rijksbeleid verdeeld over de diverse sectoren zoals landbouw, infrastructuur, industrie en bouw. In de Passende Beoordeling 2020 zijn de stikstofdeposities op Natura2000-gebieden bepaald. Voor Natura2000-gebied Veluwe is een compensatiepakket vastgelegd in het Tracébesluit 2020.	Ja
	6		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

		Het ontwerp tracébesluit geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het vlies de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.		
	7	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
	8	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	9	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	10	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
ZWE-00270	1	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidsschermen.	Nee
	2	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn	Ja

		<p>praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	
3	<p>In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
4	<p>Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.</p>	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	Nee
5	<p>De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
6	<p>Vorig jaar heeft de milieuoorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar, belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter tot nu toe niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meer asfalt en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2-uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee

		kortzichige politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch om te gooien.		
	7	Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee
	8	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00271	1	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2	Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	3	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	4	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerp-draagkracht (30kN/m ²) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
	5	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
	6	Er is veel haast gemaakt, dat zie je ook aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er nog zijn. Door een paar maanden langer na te denken was er een veel beter OTB geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn, want het modellsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het hele project niet nodig is. Van uitstel zou afstel komen, voor alle partijen beter, juist voor u.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en gebruik nieuwe WLO scenario's) en paragraaf 2.12 Procedures.	Nee
	7	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het	Nee

		opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwettunnel is.	verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	
8		De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp-tracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
9		Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
ZWE-00272	1	De a27 dient niet verbreed te worden. Dat brengt grote schade toe aan de groene long ten oosten van Utrecht en heeft een ongezonder leefklimaat voor de mensen in Utrecht tot gevolg! Als bewoner van Utrecht ondervind ik toenemende luchtvervuiling.	De effecten van de verbreding van de A27 zijn uitvoerig beschreven in de milieu-effectrapportage. Er is geen sprake van grote schade aan de groene long ten oosten van Utrecht; het ruimtebeslag is beperkt en alle effecten op de natuur worden gemitigeerd en/of gecompenseerd. De luchtkwaliteit blijft in het grootste deel van het projectgebied vrijwel gelijk aan de situatie zonder project, en is beter dan de huidige luchtkwaliteit.	Nee
ZWE-00273	1	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
	2	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
	3	Mag ik verzoeken de argumenten van de Kracht van Utrecht mee te wegen? Deze organisatie heeft een goede analyse gemaakt van Nut en noodzaak: zie http://krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/447-mkba-ring-utrecht-in-nieuwe-wlo-scenarios . U wilt toch niet beweren dat wij vanaf nu 100 jaar lang in hoge economische groei blijven, dat wij vanaf nu 100 jaar lang op fossiele brandstof blijven rijden EN dat de Nederlandse maatschappij geen extra kosten te verduren krijgt omdat u jarenlang wegen moet afsluiten? Elk van deze beweringen is onrealistisch, maar als u dat voor minstens 1 ervan zou toegeven, zou u direct besluiten het hele project te schrappen wegens ontbreken van rendement.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

4	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bereiken. De geluidsschermen moeten overal tenminste 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Bovendien moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Nee
5	In 2015 heeft de regering de Urgenda klimaatzaak verloren, en daarop toegezegd het vonnis te gaan uitvoeren. Dan is het onacceptabel dat de minister van Infrastructuur en Milieu voortgaat op de weg van meer asfalt, omdat dat autogebruik, en zodoende de koolstofdioxide uitstoot verergert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
6	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
7	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidsschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
10	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
11	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
12	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
13	Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige	Ja

		niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	
	14	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00274	1	<p>Bij deze wil ik even kort mijn reactie geven op enige (mogelijke) tekortkomingen in het plan. Naar mijn idee mist afstemming met de regio. De gemeente Utrecht wil auto's weren en is niet bereid te investeren in aansluitende wegen. Ook de provincie Utrecht zit niet volledig op dezelfde lijn als Rijkswaterstaat in dit plan. De huidige plannen zorgen daardoor waarschijnlijk voor een verschuiving van de file-problematiek (zie ook onderstaande argumenten), in plaats van een echt goede oplossing te bieden.</p> <p>Dat is teleurstellend voor een project met deze omvang qua kosten, risico's en maatschappelijke weerstand. Daarom verzoek ik u te kijken of dit op te lossen is. Zelf heb ik hier enkele ideeën over, maar omdat deze verder uitgewerkt zouden moeten worden heb ik deze niet bij dit schrijven inbegrepen.</p>	<p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020.</p> <p>In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Gedurende de hele planuitwerkingsfase vindt er intensief afstemming plaats met de regionale overheden. In het deelrapport Verkeer alsmede in de Oplegnotitie Verkeer 2020 is te zien dat de realisatie van het project Ring Utrecht een vermindering van het verkeer op lokale wegen tot gevolg heeft. Hierdoor komt meer vrij voor andere verkeersdeelnemers zoals fietsers en OV-gebruikers. Dit is in lijn met het beleid van de gemeente om de leefbaarheid binnen de bebouwde kom te verbeteren en doorgaand gemotoriseerd verkeer niet door de stad te laten gaan.</p> <p>De onderliggend wegennetstudie kijkt naar knelpunten op de aansluiting van het lokale wegennet en de snelweg, en heeft geleid tot aanpassingen op de grensvlakken die de doorstroming bevorderen.</p>	Ja
	2	<p>Het valt mij op dat het plan nog te weinig rekening houdt met verkeersafwikkeling op aansluitende (rijks)wegen. Daarbij is vooral het gebrek aan capaciteit een probleem, zodat files kunnen blijven bestaan. Hieronder zal ik dat nader specificeren.</p> <p>Ten eerste wordt er toenemende overbelasting en verkeersonveiligheid gecreëerd op de A12; vooral op de hoofdrijbaan richting Den Haag. De verbrede bak van de A27 bij Amelisweerd zorgt voor een (fors) grotere aanvoer van verkeer t.o.v. de huidige situatie. Er zijn echter geen extra rijbanen voorzien op de hoofdrijbaan van de A12 zelf. Dit terwijl het 'ritsen' van de 2 banen komend van A12-Bunnik en de 2 banen komend vanaf A27-Amelisweert nú al voor structurele files en onveilige situaties zorgt in de spits.</p> <p>Ten tweede zitten de aansluitingen op de Ring Utrecht (zowel de Ring-Zuid/A12 als de A27) ook nu al vaak aan de grens van hun capaciteit. Het huidige OTB voorziet in capaciteitsverhogingen op de snelwegen, maar mist de samenwerking met lokale overheden om de aansluitingen aan te passen. Deze kunnen dus verder gaan vastlopen, met files tot op de snelweg (afritten) aan toe. Voorbeelden zijn de aansluitingen op de binnenring (Waterlinieweg) en de afslag Utrecht-Noord. (De laatste wordt ook al zwaarder belast door de geplande verbreding vanaf knooppunt Eemnes.)</p> <p>Tot slot wordt er in het OTB gesteld dat de verkeersdruk op het onderliggende wegennet zou afnemen door deze verbreding. Dat betwijfel ik enigszins. Naar mijn weten leveren de beperkte alternatieve routes tijdens een (drukke) spits namelijk weinig tot geen</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Het klopt dat door de verbreding van de A27 er een toename te verwachten is van verkeer op de A12. Dit verkeer verdeelt zich over de hoofdbaan en de parallelbanen. De parallelbanen worden met 1 rijstrook verbreed. De toename van verkeer op de hoofdbaan van de A12 is dus aanwezig, maar wel beperkter dan als er geen extra rijstrook op de parallelbaan zou worden gemaakt. Het klopt ook dat de Ring Utrecht niet filevrij zal zijn in de spits; dat is ook niet de het doel. Het doel is de doorstroming te verbeteren en de NoMo streefwaarden te halen. Op de A12 verbetert de doorstroming en wordt de NoMo streefwaarde in 2030 gehaald. De door u gesuggereerde oplossing om ook de hoofdbaan van de A12 te verbreden zou betekenen dat de Galecopperbrug vernieuwd moet worden: op de huidige Galecopperbrug is het onmogelijk de hoofdbanen te verbreden binnen de bestaande pylonen. Het handhaven van de bestaande Galecopperbrug is al sinds de Startnotitie een hard uitgangspunt.</p>	Ja

		<p>tijdswinst op, of duren zelfs langer.</p> <p>De (eerste twee) bovenstaande problemen kunnen op 3 manieren opgelost worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Extra verbreding op o.a. de A12 en verhoging van capaciteit op aansluitingen in samenwerking met lokale overheden. Hier is waarschijnlijk echter weinig draagvlak voor en zal tot milieu- en parkeer-problemen leiden. - Een compactere oplossing. Het voordeel hiervan is dat dit binnen de huidige bak van Amelisweerd uitgevoerd kan worden. De huidige rijstrook verdeling is daar namelijk niet optimaal. Hiervoor zijn verschillende oplossingen mogelijk. Nadeel is dat dit een compromis zal zijn waarbij er minder 'ontweving' plaats vindt en (iets) meer vertraging blijft. Voordeel is dat het met minder maatschappelijke weerstand, goedkoper, sneller en met lagere risico's te realiseren is. - Niets doen. Het nadeel hiervan is natuurlijk duidelijk, dan neemt o.a. vertraging (te sterk) toe en zijn de verdere verbredingen van de A27 minder zinvol. 	<p>Het door u geschetste zorgpunt van de afwikkeling van verkeer van het hoofdwegennet naar het onderliggend wegennet is punt van onderzoek geweest in de milieu-effectrapportage. Samen met de regionale partijen zijn alle aansluitingen bekeken en zijn daar middels het verkeersmodel VISSIM doorrekeningen gemaakt. Daar waar knelpunten ontstaan, is gekeken naar maatregelen om de situatie te verbeteren. Deze maatregelen zijn onderdeel van het ontwerp-tracébesluit maar sommige maatregelen zijn op het onderliggend wegennet te treffen. Voor die specifieke punten worden afspraken gemaakt in het BOK.</p> <p>Ten aanzien van de afslag Utrecht noord hangt het van de keuze van de oplossing van de NRU af of hier een knelpunt ontstaat en hoe deze is op te lossen. Zodra duidelijk is wat de voorkeursvariant is van de Noordelijke Randweg Utrecht zullen in de Bestuursovereenkomst voor de Noordelijke Randweg Utrecht, indien noodzakelijk, hierover afspraken worden gemaakt.</p> <p>In het eerder genoemde verkeersstudie naar de relatie tussen het Onderliggend Wegennet en het Hoofdwegennet is het duidelijk dat op sommige wegen er een toename is en op sommige wegen een duidelijke afname. Per saldo is er een afname op het onderliggend wegennet waar te nemen.</p> <p>Uw oplossing naar een compactere oplossing is onvoldoende uitgewerkt om hier adequaat een antwoord op te geven. Het is namelijk niet duidelijk welke oplossing u bedoelt. In de loop van het project zijn vele varianten beschouwd. In de 'gids van probleemverkenning tot ontwerp-tracébesluit' staat beschreven welke varianten onderzocht zijn en welke afgefallen.</p>	
ZWE-00275	1	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	2	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat, is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum	Ja

		snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	
4	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
5	Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
6	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: de bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
7	Dit project lokt nóg meer verkeer naar en rond Utrecht, de lucht zal nóg meer verontreinigd worden en de stad wordt almaar minder leefbaar. Het geld wordt zo verkeerd gebruikt wordt en kan beter besteed worden aan een optimaal openbaar vervoer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
8	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is de zeggenschap voor de gebruikers en verder moeilijk en uitsluitend beperkt tot automobilgebruikers. Bij de alternatieve oplossing is de zeggenschap voor de gebruikers en verder groot, inclusief voor automobilisten op de knooppunten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
9	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
10	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
11	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5	Ja

		<p>cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	
12	<p>Dit hele project is onacceptabel en vooral omdat het doden van eeuwenoude bomen onomkeerbaar is. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-eeen-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec. Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers honderden jaren voor je weer dezelfde potentie terug hebt qua luchtzuivering, schoonheid en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is immoreel om zo om te gaan met de toekomst van onze kinderen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
13	<p>Wij vinden dat de regering nu haar besluit moet herzien op basis van voortschrijdend inzicht door terug te komen op haar doelstelling 'de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Als oplossing moet de regering de infrastructuur verbeteren met openbaar vervoer, dus niet met meer asfalt en meer autobewegingen. Hiermee voldoet de regering tevens veel beter aan de andere doelstelling 'de kwaliteit van de leefomgeving in stand houden'.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
14	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	Ja
15	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum</p>	Ja

			snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	
ZWE-00276	1	De geplande uitbreiding anticipeert niet op de ontwikkelingen van toekomstige vervoersmogelijkheden en maatschappelijke ontwikkelingen. In plaats van méér verkeer uit te nodigen moeten er oplossingen gevonden worden om het verkeer beter te verdelen over de dag. Zoals vrachtwagens buiten de spits laten rijden. Flexibele werktijden en thuiswerken stimuleren. En wie weet trouwens hoe het werkende leven er over tien jaar uitziet?! Gezien de snelle technische en maatschappelijke ontwikkelingen lijkt dit plan aan te haken aan een achterhaald verleden...	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht begin 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook de meest recente gegevens ten aanzien van het beleid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waar Rijkswaterstaat als uitvoeringsorganisatie aan gehouden is, is meegenomen in de berekeningen. Het actief weren van vrachtverkeer uit de spitsperiodes (bijvoorbeeld door een spitsheffing voor vrachtverkeer) maakt geen onderdeel uit van het vigerende beleid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ter attentie van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja
	2	8 jaar bouwen (met kans op vertraging door onvoorziene problemen tijdens de bouw) zorgt vrijwel zeker voor een toename van files en overlast op dit traject tijdens de bouwfase...een lange tijd. Bovendien zitten er risico's rondom de bouwactiviteiten die voor nog meer kosten zorgen en mogelijk onherstelbare schade voor de omgeving met zich mee brengen (veranderde grondwaterstromingen die het bos in Amelissewaard aantasten; trillingen tijdens de bouw; beschadiging van het vlies tijdens en mogelijk later na de uitvoering).	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p>	Ja
	3	En hoe staat het met compensatie voor de waardevermindering van koophuizen langs de A27?!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwshade en nadeelcompensatie.	Nee
	4	Vier lagen snelweg boven elkaar?! Bij Rijnsweerd?! Ik vind het schokkend dat zoiets menonterends überhaupt in overweging wordt genomen! Al zeker in ruil voor nog meer natuur bij Amelissewaard: een ecosysteem met bomen van zo'n honderd jaar oud kun je niet "compenseren"!	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten</p>	Ja

(Bovendien is in 1980 bij de aanleg van de A27 door de rechter bepaald dat landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden – en de weg daarom in een betonnen bak gelegd werd en niet in een vlies).
Laat Utrecht en omgeving *mooi* blijven en mooier worden.
Anticipier op minder verkeer op de Ring en niet op meer. Gebruik die miljarden om creatieve oplossingen te ontwikkelen en uit te voeren om CO2 uitstoot, geluids- en verkeershinder te verminderen. Er zijn al goede alternatieven aangedragen – en er is zeker meer mogelijk: leg eindelijk de focus op duurzame, mens- en natuurvriendelijke oplossingen!!!
Luister naar de bewoners van Utrecht en omgeving. Luister naar je volk.

gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.
Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.
Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.

Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.

Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.

Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur behorende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-

			<p>2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het compensatieplan, dit is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende MER Tweede Fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden vermindert, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Het vinden van creatieve oplossingen valt buiten de scope van dit tracébesluit. Reeds bedachte mogelijke oplossingen zoals inzet op openbaar vervoer zijn in deze studie onderzocht.</p>	
ZWE-00277	1	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja
	2	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
	3	Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

4	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
5	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
6	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
7	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Ja
8	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
9	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptracébesluit vol en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee

10	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
12	Ik voorzie en vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm bij de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch veel aantrekkelijker dan het asfalt van de A27.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm wordt transparant uitgevoerd en komt recht op tussen de gebouwen te staan.	Ja
13	Waarschijnlijk zult u gedurende kritische acties het verkeer over de snelwegen tijdelijk omleiden. De kosten van deze maatregelen zijn niet verwerkt in de MKBA die u heeft gemaakt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	Nee
14	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

		Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nòg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dàt zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.		
15		Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd. Daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer helemaal niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het ontwerp-tracébesluit.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak (verkeersprognoses) en paragraaf 2.12 Procedure (fouten in ontwerp-tracébesluit).	Nee
16		De noodzaak voor verbreding en aanpassing van de ring Utrecht is gebaseerd op prognoses van geruime tijd geleden, waarbij veel te weinig rekening is gehouden met de nieuwe trends van het autogebruik voor de komende 10 à 15 jaar, zoals o.a.: - De auto wordt steeds minder een statussymbool, auto's worden meer gedeeld. - Er wordt nu en in de toekomst veel meer thuisgewerkt. - Op niet al te lange termijn zal rekening rijden worden ingevoerd, wat een vermindering en verschuiving van vervoersstromen gaat betekenen, zeker in de spits - Veel meer mensen in en rond Utrecht maken gebruik van het openbaar vervoer. Als op korte termijn zowel het nieuwe NS station Vaartsche Rijn als de Uithoflijn gereed en in werking zullen zijn, zal het OV gebruik alleen maar toenemen en zullen dus minder mensen de auto gaan nemen. - Binnen de komende 10 jaar zullen de eerste zelfrijdende auto's op de (snel)weg gaan verschijnen. Deze zullen ook dichter op elkaar rijden, waardoor de capaciteit van de wegen aanzienlijk zal gaan toenemen en verbreding t.b.v. capaciteitsuitbreiding niet nodig is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
17		Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewerd).	Nee
18		Via mijn bedrijf geef ik veel hardlooptrainingen in Amelissewerd. Ik vind de verbreding van de A27 een grote aantasting van het gebied waar zoveel sporters zoveel plezier beleven bij het uitoefenen van hun sport. Zowel baan-atleten als recreanten. Ook met de jeugd hebben we vaak hardlooptrainingen in Amelissewerd. Als atleettrainer vind ik het ook heel bezwaarlijk dat de A27 nu heel dicht langs de atletiekbaan Maarschalkerweerd komt te liggen. De verbreding van de A27 is een aantasting van de luchtkwaliteit op de atletiekbaan en de overige sportvelden. Deze verbreding is daardoor onaanvaardbaar voor de gezondheid van de sporters. Tenslotte gaat men atletiek beoefenen mede vanuit een behoefte om via sporten gezonder te worden, echter de A27 komt bijna pal tegen de atletiekbaan te liggen. Wat natuurlijk verre van gezond is!!	In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase en de MER notitie luchtkwaliteit worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Sportterreinen worden tot de gevoelige bestemmingen gerekend en zijn getoetst op de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde fijn stof PM10. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen zoals schonere en elektrische motoren ter verbetering van de luchtkwaliteit.	Ja
ZWE-00278	1	Betrouwbaarheid groeiscenario's Hoewel wij begrijpen dat een hogere verkeersdruk om maatregelen vraagt, betwijfelen wij of de geprognoseerde verkeersgroei vanuit het gehanteerde economische toekomstscenario's reëel is. Decisio heeft een MKBA uitgevoerd, waarbij Decisio eigen economische groeiscenario's heeft gebruikt. Alleen bij hun scenario van hoge groei heeft dit project een positief saldo. Intussen hebben het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau nieuwe scenario's openbaar gemaakt. Bij gebruik van deze scenario's blijkt het project verre van rendabel te zijn, zelfs niet als de economie de komende 100 (!) jaar blijft groeien. Wij verzoeken u dan ook nieuwe berekeningen te laten uitvoeren op basis van de meest recente economische groeiscenario's voordat besluitvorming over dit project kan plaatsvinden. Tevens verzoeken wij u van de verbreding af te zien op basis van de gehanteerde verouderde groeiscenario's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau) Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht begin 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds uitgegaan van	Ja

	<p>Daarnaast is de kans groot dat tegen de tijd dat de verbreding gereed zou zijn, er meer 'zelfrijdende' auto's zijn, of andere voorzieningen waardoor de onderlinge afstand tussen voertuigen tot een minimum beperkt zal worden, waardoor de efficiëntie van het asfaltoppervlak flink zal toenemen. Dit doet ons ernstig twijfelen aan de juistheid van de kosten-batenanalyse.</p>	<p>de meest recente inzichten over de lange termijn ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer in Nederland. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn steeds toegepast. Zie voor meer achtergronden over de achtergronden van het gehanteerde verkeersmodel bijlage A van het deelrapport verkeer. Zie voor meer informatie over de lange termijn economische ontwikkelingen de publicaties van CPB/PBL. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
2	<p>Toename geluidbelasting</p> <p>Onze grootste zorg is de toename van de geluidbelasting op onze gevels als gevolg van de plannen voor de uitbreiding van de A 27 met extra rijstroken.</p> <p>Uit bijlage 9e deelrapport specifiek, Rekenresultaten gemeente Utrecht, behorende bij het Akoestisch onderzoek OTB/MER 2e fase Ring Utrecht, blijkt dat de geluidbelasting op diverse woningen in onze buurt toeneemt. Daarbij is de westelijke gevel beschouwd. Deze gevel is echter niet maatgevend; dat zijn de oostelijke gevels van de woningen. Verder valt op dat voor diverse appartementen aan het Zwarte Woud en de Nieuwe Houtenseweg een meethoogte van 1,5 m is aangehouden, terwijl deze appartementen zich op de eerste en tweede verdieping bevinden. Kortom, de berekeningen van de geluidsbelasting gaan uit van onjuiste uitgangspunten en wij vermoeden dat de geluidbelasting op deze appartementen nóg verder zal toenemen wanneer met de juiste uitgangspunten wordt gerekend. Wij vinden dit onaanvaardbaar.</p> <p>Theorie versus praktijk</p> <p>Tussen de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud bevindt zich een grote open ruimte waar veel geluid tussen door komt. Op dit moment staan in deze open ruimte diverse volwassen bomen. In de geluidberekeningen is geen rekening gehouden met het feit dat deze volwassen bomen gekapt gaan worden. Deze mogen volgens de geluidsrekenmodellen misschien niet worden meegerekend als geluidwerend, maar in de praktijk werkt dit hier op dit moment wel degelijk zo! Wij voorzien dan ook in de praktijk een nóg grotere toename van de geluidbelasting in vergelijking met de uitkomsten uit het gehanteerde geluidmodel, een model dat uitgaat van jaarlijkse gemiddelden qua windrichting, weersomstandigheden etc.</p> <p>Geluidsscherm</p> <p>Het bestaande geluidsscherm langs de A 27 ter hoogte van de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud zal verwijderd worden om plaats te kunnen maken voor de uitbreiding. Dit betekent dat de rijstroken nóg dichterbij onze woningen komen te liggen. Zoals hierboven beschreven zullen er ook diverse volwassen bomen gekapt moeten worden om ruimte te creëren voor de snelweguitbreiding.</p> <p>Tot onze grote verbazing hebben wij geconstateerd dat er géén nieuw geluidsscherm voor terug komt. Dit vinden wij onacceptabel. Te meer omdat in een eerdere fase van het project wel was voorzien in een nieuw geluidsscherm.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p>	Nee

	<p>Uit tabel 5-17 van het deelrapport geluid blijkt dat het plaatsen van een doelmatig geluidsscherm L een extra geluidreductie oplevert van 11 dB. Dit tegen een meerprijs van 3%. Hierbij ging het om de vervanging van het gehele lengte van het huidige geluidsscherm. De Kopersvereniging is van mening dat gezien de ligging van de twee grote kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud, kan worden volstaan met een geluidsscherm ter hoogte van de open ruimte tussen de kantoorgebouwen in. Als alleen een geluidsscherm wordt gerealiseerd ter hoogte van deze open ruimte, zullen de kosten lager uitvallen en zal de gewenste geluidreductie tot stand komen. Wij zijn van mening dat er een onjuiste maatschappelijke kosten- baten analyse heeft plaats gevonden door het aanvankelijk geplande geluidsscherm uit te plannen de schrappen.</p>		
3	<p>Groene buffer</p> <p>Zoals hierboven beschreven, bevinden zich in de open ruimte tussen de kantoorgebouwen diverse volwassen bomen. Hierdoor wordt de A 27 vanaf het Zwarte Woud visueel dan ook niet ervaren, zie bijgaande foto. Volgens de uitbreidingsplannen van de A 27 worden deze bomen gekapt, waardoor deze groene buffer tussen de A 27 en onze woningen compleet verdwijnt. Dit betekent dat wij direct zicht op de A 27 gaan krijgen, iets dat we verschrikkelijk zouden vinden. Wij betreuren het zeer dat er geen nieuwe bomen voor terug komen in de plannen ter hoogte van de open ruimte. Natuurcompensatie vindt plaats op locaties ver weg van onze directe omgeving. Wij zijn van mening dat dit ter hoogte van de open ruimte aan het Zwarte Woud zou moeten gebeuren in de vorm van een 'groen geluidsscherm'. Wanneer dit geluidsscherm wordt voorzien van gevelbeplanting, ontstaat toch een gewenst groen beeld.</p>	<p>De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg.</p>	Ja
4	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>Niet alleen vanuit visueel oogpunt wensen wij een groen geluidsscherm, ook vanuit het aspect luchtkwaliteit. Op diverse plaatsen worden in de plannen bomenrijen, soms zelfs in meerdere lagen, verwijderd. In het RIVM rapport "Het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit, Update 2011", RIVM Rapport 680705019/2011 van J. Wesseling, S. van der Zee (GGD Amsterdam) en A. van Overveld wordt op de situatie van bomen langs een snelweg ingegaan.</p> <p>In het rapport is in sectie 4.5 voor een schematische situatie onderzocht wat het effect is van een aaneengesloten bomenrij langs een snelweg. Het effect van de bomenrij plus ondergroen is dat de concentraties op en direct naast de weg iets toenemen en de concentraties op grotere afstand iets afnemen omdat de luchtstroom omhoog wordt gestuwd. Hierbij is het eventuele effect van depositie van fijnstof op de bomen nog niet in rekening gebracht. Hoewel niet onderzocht, mag worden aangenomen dat meerdere boomrijen dit afschermdende effect versterken. Evenzo zal het verwijderen van bestaande bomenrijen naast een snelweg het opstuwende/afschermende effect van de bomenrijen naar verwachting verminderen en in hogere bijdragen van de emissies van het wegverkeer in de omgeving resulteren.</p> <p>In het InnovatiePlatform Luchtkwaliteit (IPL) van RWS is het effect van groen langs wegen ook onderzocht en samengevat in "Toepassingsadvies Vegetatie, Het advies t.a.v. de toepassing van vegetatie ter verbetering van de luchtkwaliteit langs snelwegen, Rapportnummer IPL-2b". In het advies van het IPL wordt ook op de mogelijke afschermdende werking van groenstroken op grotere afstanden tot de weg gewezen. Tevens wordt gewaarschuwd voor potentieel negatieve effecten op kortere afstanden achter de vegetatie. Bij het uitdunnen van een bestaande groenstrook is het denkbaar dat mogelijke kleine positieve effecten teniet worden gedaan en dat negatieve effecten gaan optreden. Wij verzoeken een degelijk onderzoek naar de luchtkwaliteit en zo nodig om passende maatregelen om deze op peil te houden en zo mogelijk te verbeteren.</p>	<p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf</p> <p>Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen.</p> <p>Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p>	Ja

		<p>U geeft terecht aan dat er onderzoek is gedaan naar de invloed van bomen en struiken op de verspreiding van emissies van het wegverkeer. Echter, in de gevalideerde luchtmodellen mag niet met een dergelijk effect worden gerekend aangezien het effect ondanks het onderzoek nog onvoldoende wetenschappelijk onderbouwd is en het effect ook seizoensafhankelijk is. Om die reden zijn de effecten van het toevoegen of weghalen van groenstroken niet meegenomen in de berekeningen.</p> <p>Op diverse plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van de emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar de maatregelen specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven én geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p>	
5	<p>Risico's en overlast werkzaamheden</p> <p>Buiten de snelwegbak ligt een folie, de risico's van werken rondom dat folie zijn ongekend. Letterlijk en figuurlijk, want er is geen beproefde methode om te verbreden boven zo'n folie en als het mis zou gaan (lekkage) zijn de gevolgen niet te overzien, met name niet voor de directe omgeving, waarbij de grond en bebouwing daarop grote schade kunnen oplopen.</p> <p>Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. Daarnaast zijn er risico's vanuit het oogpunt van externe veiligheid die niet zijn onderzocht. Verder vinden wij het onaanvaardbaar dat er geen regels zijn met betrekking tot geluid en overlast tijdens de 8 jarige bouwperiode!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>In de milieu-effectrapportage en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping. Uit de milieu-effectrapportage blijkt dat het aantal transporten met gevaarlijke stoffen niet zal toenemen. Ook de routing zal niet wijzigen. Uit de milieu-effectrapportage volgt verder dat binnen de grenswaarde van 10-6 voor de plaatsgebonden risicocontour geen (beperkt) kwetsbare objecten liggen. De overkapping/tunnel bij Amelisseweerd is niet langer dan 250 meter, reden waarom daar geen beperkingen aan het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn. Het groepsrisico neemt ten opzichte van de referentiesituatie alleen toe bij de "Uithof" omdat deze dichterbij de verbindingsweg Breda – Amersfoort komt te liggen. De verantwoording van deze toename is in het deelrapport "Externe Veiligheid" adequaat beschreven.</p> <p>Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.</p>	Ja

6	<p>Concreet verzoek</p> <p>De Kopersvereniging Zwarte Woud verzoekt u een nieuwe maatschappelijke kosten-baten analyse te laten uitvoeren van het project op basis van de meest recente economische groeiscenario's van het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau voordat hierover besluitvorming kan plaatsvinden. Wij verzoeken u dringend af te zien van de verbredingsplannen welke zijn gebaseerd op verouderde niet reële economische groeicijfers. Dit om een 'historische vergissing te voorkomen', zoals ook werd aangedragen in de met een ruime meerderheid gesteunde motie van GroenLinks tijdens de behandeling van de plannen in de Provinciale Staten van Utrecht.</p> <p>Mochten de plannen toch doorgang vinden, dan verzoeken wij middels deze zienswijze om een vermindering van de geluidbelasting op de gevels van onze woningen als gevolg van het project, minimaal gelijk aan de huidige geluidbelasting of lager. In dit kader verzoeken wij ter hoogte van de open ruimte tussen de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud een 'groen geluidscherm' te plaatsen met gevelbeplanting aan de zijde van het Zwarte Woud (natuurcompensatie). Dit scherm wordt bij voorkeur op een vergelijkbare hoogte als de huidige bomen (ca. 12 m) geplaatst teneinde de 'open ruimte' af te sluiten en de geluidbelasting zo laag mogelijk en de luchtkwaliteit zo optimaal mogelijk te krijgen.</p> <p>Wanneer u ons tegemoet kan komen op deze punten, zal de afbraak van ons woongenot en -milieu in onze geliefde buurt als gevolg van de uitbreidingsplannen zo veel mogelijk beperkt kunnen blijven alsmede de (economische) waardevermindering van onze woningen. Wij vragen u, mochten de plannen doorgang vinden, de overlast tijdens de langdurige periode van werkzaamheden tot een minimum te beperken en hierover in overleg te treden met de omwonenden.</p>	<p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.</p>	Nee
ZWE-00279	<p>1 Weerstand tegen de verbreding van rijksweg A27 in deze omgeving en tegen de onnodige verdere aantasting van het gebied Amelisweerd bestaat niet alleen bij mij, maar wordt breed gedeeld. Het is van belang dat in de steden en dorpen rond deze wegverbreding (etc.) waar deze OTB zich op richt, zoals Utrecht, Bunnik, De Bilt, Groenekan, e.a. er voor de inwoners en anderen een omgeving is waar het prettig - en gezond..! - is om te wonen en te werken. Daartoe is van belang dat in deze omgeving de omvang van het gemotoriseerd verkeer wordt beperkt en in goede banen geleid, de lucht schoner wordt en er voldoende groen behouden blijft en bij dat laatste in het bijzonder dat het bijzondere gebied Amelisweerd niet verder wordt aangetast.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p>	Nee
2	<p>Voor dit gebied waar een concentratie aan grote snelwegen samenkomt, is het bovengenoemde een omvangrijke opgave die ingrijpende maatregelen vereist. Snelheidsverhogingen die op de snelwegen ook in dit gebied door deze OTB naar bedoeld mogelijk worden gemaakt en het verbreden van bedoelde snelwegen in dit gebied zijn zeer met het realiseren van deze opgave in strijd, nu ze ten koste gaan van natuur en luchtkwaliteit en van de gezondheid van de inwoners in en rondom dit gebied en o.a ook zorgen voor extra geluidsoverlast.</p>	<p>In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord.</p>	Nee
3	<p>Nut en noodzaak van de verbreding zijn niet bewezen. De gevolgen van de verbreding voor het (cultuurhistorisch) landschap, natuur, luchtkwaliteit en geluidsoverlast zijn groot. En de bouwhinder en -risico's gedurende 8 jaar zijn een te grote overlast voor de inwoners en andere burgers in en rondom deze omgeving.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	Nee
4	<p>Nut en noodzaak niet bewezen</p> <p>In het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht, vastgesteld in 2010, is voor de uitbreiding van de A27 een voorkeur opgenomen voor het verbreden van de bak bij Amelisweerd (met in iedere rijrichting 7 rijstroken). Op basis van de meest recente toekomstscenario's is er geen verkeerskundige noodzaak om het aantal rijstroken op de A27 uit te breiden naar 2x7 rijstroken. Ook niet na lezing van alle rapporten. Hiermee sluiten wij aan bij de conclusie van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse, de second opinion door het CPB en het onderzoek van TU-Delft, dat de kosten van de verbreding</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p>	Nee

	niet opwegen tegen de baten. Ook de recente publicatie Kansrijk Mobiliteitsbeleid van het CPB wijst in deze richting.		
5	Het wegontwerp met 2x7 rijstroken in de bak bij Amelisweerd en extra parallelbanen op de A12 is gebaseerd op de verkeersintensiteiten in het Global Economy (hierna GE) scenario van het toekomstscenario WLO-1 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In december 2015 heeft het PBL, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, nieuwe toekomstscenario's openbaar gemaakt: de zogenaamde WLO-2 scenario's Hoog en Laag. Het GE scenario komt overeen met een verwachte economische groei die pas in 2046 volgens het nieuwe WLO-2 scenario Hoog wordt bereikt. Als het gemiddelde van de nieuwe WLO-2 scenario's Hoog en Laag 2030 als uitgangspunt zou worden genomen, dan zijn er minder extra rijstroken nodig. Bovendien zou zelfs bij een de onrealistisch hoge groei een inrichting binnen de huidige bakconstructie mogelijk zijn van 2x6 rijstroken, met een verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km/u, waarbij het weven van verkeer veel minder problemen oplevert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
6	Daarbij kan er ook op gewezen dat minister Schultz de verwachting heeft uitgesproken dat binnen 20 jaar alle auto's op de Nederlandse wegen zelfrijdend zijn. Uit studies blijkt dat de filedruk met 30 procent afneemt als 10 procent van de automobilisten automatisch rijdt. Vanuit dit scenario van de minister kan de ruim 1 miljard euro – dit sowieso, maar dan nog des te meer – veel beter aan andere doeleinden worden besteed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
7	De extra rijstroken op de A27 hebben een grote verkeersaantrekkende werking. Zo neemt het verkeer op de A27 tussen Rijnsweerd en Lunetten met circa 70% toe ten opzichte van de verkeersintensiteit in 2014. Dit toont aan dat met de verbreding naar 2x7 rijstroken zoveel extra wegcapaciteit wordt geboden dat de A27 aantrekkelijk wordt voor verkeer dat nu een andere route neemt, en voor reizigers die nu nog met openbaar vervoer reizen. Dit geeft extra drukte op het stedelijk wegennet en past niet binnen het streven om autogebruik terug te dringen en gebruik van openbaar vervoer te stimuleren	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
8	Met 2x7 rijstroken op de A27 is sprake van overcapaciteit. De verkeersaantrekkende werking die hier vanuit gaat, heeft negatieve gevolgen voor het milieu, met name op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Met een keuze voor 2x7 rijstroken wordt de luchtkwaliteit geschaad door o.a. de hogere emissies van het extra verkeer op de snelweg. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid en is strijdig met de besteding van rijksgeld aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit waarin Rijk en lokale overheden de luchtkwaliteit willen verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
9	(cultuurhistorisch) landschap Deze verbreding kan landschappelijk niet goed worden ingepast en wordt het met deze plannen dan ook niet. Waardevol cultuurlandschap wordt aangetast waaronder de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten Kromme Rijn, landgoed Amelisweerd, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Limes. De recreatieve en cultuurhistorische betekenis van Amelisweerd voor de regio kan niet overschat worden. Na de aanleg van de A27 in de jaren '80 zou Amelisweerd opnieuw worden aangetast door deze wegverbreding. Er bestaat terecht grote weerstand tegen een nieuwe aantasting van deze waardevolle landgoederen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
10	Natuur De wegverbreding gaat ten koste van een grote hoeveelheid groen. Het gaat om groen dat deel uitmaakt van de hoofdgroenstructuur van gemeente Utrecht, vooral ten westen van de A27, en de ecologische hoofdstructuur van de provincie, met name ten oosten van de A27. De wijze van compensatie is zeer betwistbaar (zie ook bijv. hieronder onder "EHS"). Daarnaast is het niet juist dat er veel minder bos wordt "gecompenseerd" dan (zelfs wettelijk) verplicht is. In het kader van de Boswet dient in totaal 32,7 hectare bos gecompenseerd te worden. Hiervan wordt iets meer dan 7 hectare terug geplant binnen	Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (Natuur Netwerk Nederland: NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit	Ja

	<p>het plangebied van de ring Utrecht, waarvan een groot deel op het perceel van de voormalige stadskwekerij aan de Nieuwe Houtenseweg.</p> <p>De overige hectares die gecompenseerd moeten worden, worden nieuw aangeplant buiten het plangebied en dit is niet juist. De kwantiteit en kwaliteit van de stedelijke groenstructuur neemt hierdoor bovendien af. In de berekening van de compensatie-opgave is bovendien geen rekening gehouden met de compensatie van struiken en vlakgroen.</p>	<p>betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt. In het tracébesluit is aangegeven waar en met welke oppervlakte het NNN gecompenseerd zal worden.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het compensatieplan, dit is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	
11	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>Uit het deelrapport luchtonderzoek zou blijken dat na uitvoering van het project wordt voldaan aan de grenswaarden uit de wet Milieubeheer. In het rapport zijn de concentraties echter berekend voor 2030.</p> <p>De luchtkwaliteit moet echter (tevens en i.h.b.) worden berekend voor het jaar van openstelling, dat eerder voorzien is dan 2030. Nadat de minister het Ontwerp Tracébesluit in maart heeft getekend, zijn nieuwe Grootschalige achtergrondconcentraties en emissiefactoren gepubliceerd. Deze zijn hoger, en daarmee minder gunstig voor de luchtkwaliteit. De berekende concentraties geven daardoor een te rooskleurig beeld. De emissies nemen in de plansituatie toe met 3,9% – 7,8% ten opzichte van de autonome situatie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p>	Ja
12	<p>Bouwhinder en risico's</p> <p>Als gevolg van congestie op de snelwegen tijdens de werkzaamheden, zal de verkeersdruk op het onderliggend wegennet toenemen. De aandacht in het MER gaat voornamelijk uit naar het beperken van hinder voor automobilisten. Voor de bewoners en werknemers van de regio zoals mij is het beperken van hinder voor langzaam verkeer van groot belang. Door een toename van verkeer op het onderliggend wegennet komt de leefbaarheid verder onder druk te staan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
13	<p>Verkeersveiligheid</p> <p>Deze verbreding trekt in deze omgeving extra verkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden en ernstig gewonden op de snelwegen en op het onderliggend en aansluitend wegennet dat niet op dat extra verkeer is berekend en toegerust. Op de Ring zou een maximum snelheid van 80 moeten worden ingevoerd, waardoor het veiliger wordt en er bovendien dan kan worden volstaan met een bescheidener uitvoering, bijvoorbeeld 2 maal 6 rijstroken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
14	<p>In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
15	<p>Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-eeen-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec. Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
16	<p>Risico's en Gevaarstelling Folie:</p> <p>De kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies (folie) zijn onverantwoord</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).</p>	Ja

	groot. Dat risico en deze gevolgen zouden in het OTB moeten zijn vastgesteld en helder in kaart gebracht.	In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.	
17	<p>(Volks)gezondheid en veiligheid: Het verkeer en verkeersgeluid van de snelwegen rondom Utrecht komt met deze verbreding (nog meer) als een deken over de steden (zoals Utrecht), dorpen en inwoners in deze omgeving te liggen. Ook zal de uitstoot van o.a. stikstofoxides, zwavelverbindingen en fijnstof door deze verbreding toenemen. Wat betekenen aspecten als o.a. dit toenemend verkeerslawaai en deze toenemende uitstoot die met deze verbreding gepaard gaan voor de gezondheid van inwoners en andere burgers in deze omgeving? Dit zou ook in dit OTB moeten zijn onderzocht, geconcretiseerd, in de berekeningen opgenomen en waar mogelijk 'gemonetariseerd'. En daarbij moeten ook de volgende vraagstellingen worden meegenomen: Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen onder het dak op de bak? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien er sprake van ontploffing? Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluisverkeer, grondwaterproblemen indien het vlies scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook is er geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt.</p> <p>Het kan niet aan de orde zijn dat een (ontwerp)tracébesluit wordt vastgesteld zonder dat al deze zaken goed en adequaat geregeld zijn.</p> <p>Bovenstaande berekeningen incl. het antwoord op deze aanvullende vragen en met daarbij een adequate en inzichtelijke afweging 'of het allemaal wel dit risico waard is', hadden in het OTB moeten staan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p>	Ja
18	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
19	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn aan de maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
20	Tekst en inhoud van OTB (< inconsistenties, onhelderheid op diverse gebieden en nog vele openstaande vragen): Er is veel haast gemaakt met het opstellen van de stukken, zoals ook valt te bemerken aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er zijn en resterend. Ook zijn door deze haast de nieuwe verkeerscijfers niet meegenomen: het modelsysteem wordt momenteel vernieuwd! Deze haast geeft de indruk dat de opstellers van de stukken - of de opdrachtgevers van deze opstellers - bevreesd waren dat nieuwe verkeerscijfers het doorgang kunnen laten vinden van deze verbreding verder zouden ondermijnen en nog diepgaander aantonen dat nut en noodzaak van de verbreding ontbreekt.	De kwaliteit van het milieu-effectrapport (MER) en de onderzoeken die daarbij horen worden getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r.. Zij heeft in haar eindoordeel de informatie in het MER als 'zorgvuldig en van hoge kwaliteit' beoordeeld. Intrekken van het ontwerp-tracébesluit en de milieu-effectrapportage vanwege onvoldoende kwaliteit is daarmee niet aan de orde.	Nee
21	Duurzame en leefbare (toekomstbestendige) verbeteringen van de bereikbaarheid van de regio:	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

	<p>Duurzame en leefbare (toekomstbestendige) verbeteringen van de bereikbaarheid van de regio zijn van belang en heel wel mogelijk, maar worden met deze verbreding niet gediend! De aanleg van steeds meer snelwegen waaronder deze verbreding zal niet tot het gewenste resultaat leiden en zal zijn doel geheel voorbij schieten. Nieuwe en verbrede snelwegen trekken binnen de kortste keren nieuwe auto's aan die ook de binnensteden nòg minder toegankelijk maken en het leefklimaat nog meer ondermijnen.</p>		
22	<p>De regering stelt zich tot doel 'de doorstroming op de Ring Utrecht te laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Deze doelstelling is echter achterhaald, en de regering zou er dus op terug moeten komen. erbetter de infrastructuur door beter openbaar vervoer, dus niet door meer asfalt en meer autobewegingen. De doelstelling 'de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden' valt niet te combineren met deze verbreding..</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
23	<p>Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.</p>	<p>De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.</p>	Ja
24	<p>Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook Rijkswaterstaat neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.</p>	Nee
25	<p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande</p>	Ja

			(vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	
	26	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	27	Bijlage die de zienswijze van MOBilisation for the Environment bevat (mede namens de Kerngroep Ring Utrecht, de Vereniging Leefmilieu, de NMU, Vereniging Aktie Amelisweerd, e.v.a.): De bijlage die de zienswijze van MOBilisation for the Environment bevat (mede namens de Kerngroep Ring Utrecht, de Vereniging Leefmilieu, de NMU, Vereniging Aktie Amelisweerd, e.v.a.) dient als op deze plaats herhaald en ingelast te worden beschouwd en daarmee integraal onderdeel uit te maken van mijn zienswijze.	U heeft aangegeven de zienswijze van Mobilisation for the environment (MOB), mede ingediend namens de kerngroep Ring Utrecht, volledig te ondersteunen. Voor de beantwoording daarvan wordt doorverwezen naar de beantwoording van de MOB reactie in het specifiek deel van de Nota van Antwoord. U vindt deze onder nummer ZWE - 00560.	Nee
ZWE-00280	1	Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	2	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluiptverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	3	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	4	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	U doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
	5	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 km/u in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	6	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen : http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee

	zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/. Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.		
7	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
8	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
9	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
10	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
11	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	Ja
12	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is alles in en vanuit de omgeving moeilijk bereikbaar, en dan nog alleen per automobiel. Bij de alternatieve oplossing is alles in en vanuit de omgeving goed bereikbaar op de knooppunten, ook voor automobilisten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee

	13	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
	14	De stikstofvervuiling van de natuur is nu al een halve eeuw zo groot dat nu zelfs de eiken op de Veluwe en de rupsen op de eik na jaren van slechte groei beginnen te sterven. Daar draagt het wegverkeer belangrijk aan bij, ook het verkeer op de Ring. Reden temeer om de stikstofoxidenemissies van het verkeer sneller te reduceren en alles toe doen wat mogelijk is om de groei van het verkeer te stoppen, zodat de verlaging van de emissies per km van auto's en trucks ook daadwerkelijk tot minder stikstofstress in de natuur leidt. Dit nieuwe probleem van eiken- en rupsensterfte in de natuur is in de MER ook niet onderzocht. Ik dring dan ook sterk erop aan dat u de juiste maatregelen treft om het wegverkeer te verminderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	15	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00281	1	Geachte lezer, bestuurder, ambtenaar, politicus, Geregeld arriveer ik met mijn vouwfiets op station Utrecht. Vervolgens bezoek in een symposium, workshop of bijeenkomst in een van de vele gelegenheden in of om Utrecht bijvoorbeeld Fort Voordorp: Ik geniet van het oude stadscentrum: en soms kijk ik neer vanuit het stadskantoor: Ik ben dus geen inwoner van de stad Utrecht, maar als geregelde fietsende bezoeker ervaar ik de stank van het gemotoriseerde verkeer. Als milieu-professional ken ik de cijfers van het fijnstof in het stadscentrum en ik ken de gevolgen van de stikstof-emissies op de natuurgebieden tot in de wijde omtrek van de snelwegen. Van Amelisseweerd tot de Veluwe. En ik weet dat de stikstof-emissies van het verkeer niet zijn meegenomen in het Plan van Aanpak Stikstof (PAS). Als mede eiser van Urgenda en deelnemer aan de Climate Walk richting Parijs, ben ik er van overtuigd dat het huidige Nederlandse beleid moet worden aangescherpt om te kunnen voldoen aan de afspraken die in Parijs gemaakt zijn. Een aangescherpt klimaatbeleid vergt het uitfaseren van fossiele brandstoffen waaronder een goed fietsbeleid en snelle electricatie van voertuigen. Het CPB voorziet dat het autoverkeer minder groeit dan eerder verwacht en dat investeringen in snelwegen financieel onverstandig zijn. Dit geldt zeker voor vergoten van	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. Inmiddels is de PAS niet meer van kracht en is er sprake van nieuwe juridische kaders met betrekking tot de stikstofdepositie op Natura2000-gebieden. In de Passende Beoordeling 2020 en in de Toelichting bij het tracébesluit 2020 is dit nader toegelicht. Het project voldoet aan de nieuwe wettelijke kaders inzake stikstofdepositie.	Ja

		de 'bak' van Amelisweerd. Om global warming binnen de perken te houden dient een groot deel van de thans bekende voorraden fossiele brandstoffen in de grond te blijven: "stranded assets". Ik hoop dat u, lezer, uw uiterste best zult doen dit onzalige plan van uitbreiding van de ring rond Utrecht tegen te houden. En ik wens u de bijna boven-menselijke kracht toe om onze minister op het goede pad te brengen.		
	2	Verbreiding van de 'bak' van Amelisweerd is landschappelijk schadelijk, veroorzaakt meer luchtverontreiniging, meer fijnstof, meer stikstofoxiden op natuurgebieden tot in de wijde omtrek. Het ontwerp besluit druipt in tegen de noodzaak om het gebruik van fossiele brandstoffen uit te faseren omwille van beperking van klimaatverandering. Over het hoofd gezien belang: Het belang van de gezonde lucht voor de huidige en toekomstige generaties. Als fietser in de stad en omgeving van Utrecht. Zie bijlage met een van illustraties voorziene zienswijze.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie https://www.luchtmeetnet.nl/ Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op https://www.nsl-monitoring.nl .	Ja
ZWE-00282	1	Dit is een kostbaar, zinloos, schadelijk, overbodig plan. Niemand is hier bij gebaat. Er wordt grote schade aangebracht aan milieu, natuur, cultuurmonumenten, het project is schadelijk voor de gezondheid van omwonenden en de verkeersdruk zal alleen maar toenemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende	Ja

		<p>wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	
2	<p>Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een OTB te noemen. Doe uw huiswerk over en leg een nieuw OTB ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).</p>	<p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (Natuur Netwerk Nederland: NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt. In het tracébesluit is aangegeven waar en met welke oppervlakte het NNN gecompenseerd zal worden.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het compensatieplan, dit is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	Ja
3	<p>Om tot een positieve MKBA te kunnen komen bent u er blijkbaar van uitgegaan dat de Nederlander nog 100 (!) jaar lang accijns op benzine en diesel zal blijven betalen. Het lijkt mij ook echt helemaal in tegenspraak met alle afspraken, zowel nationaal als internationaal, die over de uitstoot van koolstofdioxide zijn gemaakt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Bij het maken van de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) zijn de gebruikelijke parameters aangehouden. Ook is uitgegaan van de meest recente inzichten over de lange termijn ontwikkelingen over autobezit en autogebruik. Bron: CPB en PBL. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p>	Ja
4	<p>Ik ben een bewoner van Utrecht Rijnsweerd. De geplande verbreding van de ring A27 is schadelijk voor mijn gezondheid door de toename van stikstof en lawaai, van mijn rust en mogelijkheid tot recreatie door de verstoring van mijn leefomgeving en door de schade aan Amelisweerd, dat hier een belangrijk cultuur- en natuurgebied is. En dat alles</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p>	Nee

	voor een plan dat miljarden gaat kosten en op geen enkele manier een aanwijsbaar doel dient.		
5	De geluidschermen langs hooggelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd, Lunetten en Utrecht-Noord zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg echt te laag om ook wat verder in de woonwijk Rijnsweerd de benodigde geluidafscherming te bewerkstelligen. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Bovendien moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100% geluidsabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptraacébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Nee
6	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO ₂ -emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO ₂ -emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptraacébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht is uitgegaan van de meest recente inzichten ten aanzien van de lange termijn ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer in Nederland. De meest recente inzichten van CPB/PBL zijn steeds verwerkt in het verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) welke toegepast is in deze, maar ook in eerdere fasen van de planuitwerking. Zie voor meer informatie over (de kwaliteit van) het model en de gehanteerde uitgangspunten bijlage A van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>Er is geen norm voor koolstofdioxide (CO₂) opgenomen in de Wet milieubeheer. Voor een traacébesluit hoeft dan ook niet getoetst te worden aan koolstofdioxide. De aanpak van broeikasgas koolstofdioxide CO₂ vindt plaats op landelijk niveau. zie voor meer informatie over broeikasgassen het algemene deel luchtkwaliteit.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja
7	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is onnodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op foliebeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is het verstandig om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten en de geluidsoverlast wordt beperkt.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p>	Nee

8	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing. In het MER tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.	Nee
9	De ecologische compensatie voor het kappen van stukken Nieuw Amelisweerd is eigenlijk niet geregeld. Aan kaartjes met zoekgebieden zonder enige garantie van aankoop en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie fatsoenlijk geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn mag u niet meer in aanmerking nemen voor compensatie. Op dit moment biedt het OTB onacceptabel weinig garantie voor een wel acceptabele compensatie. Trek het in.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur. Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van Natuur Netwerk Nederland (NNN) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte het NNN gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de Nota van Wijziging 2020.	Ja
10	De stikstofvervuiling van de natuur is nu al een halve eeuw zo groot dat nu zelfs de eiken op de Veluwe en de rupsen op de eik na jaren van slechte groei beginnen te sterven. Daar draagt het wegverkeer belangrijk aan bij, ook het verkeer op de Ring. Reden temeer om de stikstofemissies van het verkeer sneller te reduceren en alles toe doen wat mogelijk is om de groei van het verkeer te stoppen, zodat de verlaging van de emissies per km van auto's en trucks ook daadwerkelijk tot minder stikstofstress in de natuur leidt. Dit nieuwe probleem van eiken- en rupsensterfte in de natuur is in de MER ook niet onderzocht. Ik dring dan ook sterk erop aan dat u de juiste maatregelen treft om het wegverkeer te verminderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie)	Nee
11	De geluidsschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen vierkante meter in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.	Nee
12	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het vlies gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
13	De overlast tijdens de uitvoering kan erg ernstig worden. Niet alleen door geluidsoverlast en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de Ring ten dele wordt geblokkeerd. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB voor mij onaantvaardbaar.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	14	Nu hebben we nèt het klimaatakkoord ondertekend, de inkt is nog nat, en dan komt u alweer met zo'n groot project dat dit akkoord met voeten treedt! Weer een mooi geval van met de mond belijden en het tegenovergestelde doen! Want dat is natuurlijk aan de hand met dit project: het lokt nòg meer verkeer naar en rond Utrecht, de lucht zal nòg meer verontreinigd worden, de stank zal niet te harden zijn en de stad wordt almaar minder leefbaar. En laten we niet vergeten wat dit allemaal kost! Geld dat volkomen verkeerd gebruikt wordt, weggegooid zelfs; dat zouden we natuurlijk beter kunnen inzetten om de doelen van dit klimaatakkoord dichterbij te brengen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	15	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
	16	De 'groene verbinding' over de A27 is niet zo groen en doet weinig voor de omgeving. Een glazen overkapping zoals van Movares doet dat wel. Dit moet direct worden onderzocht en ingevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
ZWE-00283	1	...	De zienswijze die is ontvangen was geheel leeg en is daarom niet voorzien van een antwoord.	Nee
ZWE-00284	1	Recentelijk hebben het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geconstateerd dat de aanleg van extra snelwegen in Nederland niet meer rendabel is! Dat geldt dan toch zeker voor dit project, dat door alle ingrepen in de leefomgeving van mens, dier en plant toch al extra duur is. Zelfs organisaties als RAI, Bovag, ANWB, en andere belangenbehartigers van automobilisten, pleiten er allemaal voor files op te lossen door rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie. Daarentegen veroorzaken asfalt en wegverbredingen, zeker op de lange termijn, alleen maar méér files.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	2	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	3	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidsabsorberend materiaal.	Ja
	5	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

6	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
7	Volgens mij hebben al decennia geleden vele onderzoeken aangetoond, dat wegbreiding altijd tijdelijk helpt tegen files, maar dat er daarna een aanzuigende werking komt met dus een tegenovergesteld effect dan het beoogde. DOM dus, niet doen!! Uiteindelijk ben je met die Ringweg nog verder van huis, letterlijk en figuurlijk.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
8	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
9	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
10	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
11	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja

	12	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	13	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
	14	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelissewaard is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	15	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. Uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	16	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
ZWE-00285	1	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelissewaard bij de rechter afgedwongen dat Amelissewaard zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	2	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	Ja
	3	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluipverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
	4	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee

5	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja
6	Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).	Nee
7	De 'Duurzame weg': een glazen overkapping over de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd is nooit in stemming gebracht, maar wordt niet nader onderzocht. Dit is zeer nalatig en dient alsnog te gebeuren. Positieve uitkomst moet worden meegenomen in ontwerp.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
8	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
9	Niet een Ring om de stad werkt, maar liever straalsgewijze openbaar vervoerverbetering.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
10	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
11	Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
ZWE-00286	1 Wij zijn tegen verbreding van de A27 snelweg. Wij zijn van mening dat Amelisweerd moet blijven bestaan zoals het nu is. Dit is belangrijk voor flora en fauna. Tevens gunnen wij onze kinderen natuur waar ze kunnen spelen. Natuur wordt geschaad.	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.	Ja

			<p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p>	
ZWE-00287	1	Ten eerste maak ik me zorgen over de folie die bij een verbreding van de bak beschadigd kan raken. U geeft geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is zo hoog dat het dient te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan. Dit is uitermate zwaarwegend voor mij.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p>	Ja
	2	Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd. Omdat het verkeer al enige tijd niet meer groeit, zal blijken dat de business case voor de wegverbreding niet meer positief is. Ik vraag u om met de recentste verkeersscenario's rekening te houden. En te kiezen voor een oplossing die qua kosten-baten wel uitkomt.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotatiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het</p>	Ja

		<p>tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Er vanuit gaande dat met het nieuwe verkeersmodel, de nieuwste versie van het NRM bedoeld wordt, het volgende: bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
3	In aanvulling hierop denk ik dat andere spitsmijdende maatregelen genomen zouden moeten worden, zoals een snelheidsverlaging tot 80 km/uur in combinatie met het aanpassen van de weg binnen de bestaande bak. Dan is de business case voor verbreden buiten de bak zeker niet meer positief. Dit is een goedkopere en betere oplossing.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)</p>	Nee
4	Als bewoner van de wijk Lunetten maak ik me ook zorgen over een weg met een ontwerpsnelheid van 120 km/uur, waarop dus ook 130 km/uur gereden mag worden. Welke garantie krijg ik dat als de weg eenmaal verbreed is, de maximumsnelheid niet nog verder opgetrokken wordt? Met alle gevolgen voor lawaai en luchtkwaliteit van dien?	De ontwerpsnelheid over het hele project tot voorbij Utrecht Noord is 100 km/h. Handhaven is geen onderdeel van het tracébesluit; dus garanties kunnen niet in een tracébesluit worden opgenomen.	Nee
ZWE-00288	1 De extra emissies worden gecompenseerd door NSL-maatregelen. De monitoringsrapportage 2015 NSL (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportage-nsl-2015-bijlage) stelt echter dat de daling voor fijnstof stagneert (blz3). De NEV 2015 (https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/41/nationale-energie-verkenning-2015), blz. 109 stelt dat ook na 2020 de daling duidelijk afneemt. Die geringe daling is vrijwel geheel te danken aan Euronormen voor (diesel)wegvoertuigen, oftewel roetfilters, terwijl de emissies door industrie en luchtvaart stijgen (blz. 7 Achtergronddocument Lucht, http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-luchtverontreinigende-stoffen-in-de-nationale-energieverkenning-2015_2442.pdf). Of de luchtkwaliteitsnormen in de toekomst worden gehaald is dus geheel afhankelijk van succesvolle implementatie van deze techniek. Deze techniek moet de stijgende emissies van industrie, bouw, op- en overslag, huishoudens (door houtkachels, waar sinds kort subsidie op zit) en bandenslijtage allemaal compenseren. Het afbreukrisico is groot. Als het model uitgaat van vlotte implementatie van roetfilters en theoretische emissiefactoren zijn de totale daadwerkelijke emissies zwaar onderschat!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee

2	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee
3	Het doel van dit plan is de bereikbaarheid van de stad te vergroten. De autobereikbaarheid van de stad is het grootst als er weinig auto's de stad in willen. Wilt u weinig auto's in de stad, zet dan niet veel auto's op de snelweg! Minder snelweg=betere autobereikbaarheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
4	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichter bij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
6	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
7	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. Uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
8	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
9	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

10	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
11	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
12	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	Ja
13	Wie wil dit project eigenlijk? Vervoerders EVO en TLN pleiten voor een bereikbaar Nederland, maar dat betekent toch in de eerste plaats onnodige personenauto's van de weg afhalen, en dan in het bijzonder op het onderliggend wegennet. Zij hebben alleen maar last van de verkeersaantrekkende werking van uw project. De stad is nu al verstopt. De automobilist rijdt graag door, maar u lost met dit project de files niet op. U trekt alleen maar meer automobilisten aan, die elkaar weer in de weg zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
14	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
15	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
16	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende	Ja

			maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	
ZWE-00289	1	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	In het ontwerptractébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	3	Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd, Daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer helemaal niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het ontwerptractébesluit. Dat zou dus een bedreiging voor het OTB zijn. Heeft u daarom zo overhaast dit OTB gepubliceerd? Dat het overhaast is blijkt wel uit de vele fouten en omissies.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
	4	De EU voor luchtvervuiling zijn veel te ruim en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 op Europees niveau strenger gemaakt worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden. Het is bovendien volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	5	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de	Ja

		resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	
6	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
7	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
8	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
9	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 km/u in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
10	Verbreding van wegen en dus nog meer wegverkeer gaat niet samen met minder energiegebruiken en minder CO2-emissies. Trein, bus en (elektrische) fiets zijn het energiezuinigere, CO2-vrije alternatief. Dus geen verbreding van de Ring en geen nieuwe wegen meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
11	Doe meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dat is de enige intelligente en toekomstbestendige oplossing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
12	Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee
13	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, in het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Nee
14	Amelissewaard is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende	Ja

		maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	
15	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee
16	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
17	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
18	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidsschermen.	Nee

	19	Het risico van scheuren van de folie moet afgewenteld worden op de gebruikers van het snelwegennet: jaren lang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunetten en Rjinsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
ZWE-00290	1	Geachte mevrouw, meneer, Ik ben tegen de verbreding van de Ring Utrecht A27/A12, omdat: - De schaarse natuur rond Utrecht onomkeerbaar wordt beperkt.	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	Ja
	2	- De ontwikkeling van het verkeer niet in de maat gaat toenemen als in het verleden voorspelt (meer thuiswerk, flexibiliteit van werktijden, etc).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	Nee
	3	- Nederland dat geld beter kan investeren in innovatief openbaar vervoer, waarmee een duurzame oplossing wordt gevonden	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
ZWE-00291	1	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: in het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee

	weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.		
3	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
4	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
5	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
6	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
8	Wie wil dit project eigenlijk? Vervoerders EVO en TLN pleiten voor een bereikbaar Nederland, maar dat betekent toch in de eerste plaats onnodige personenauto's van de weg afhaken, en dan in het bijzonder op het onderliggend wegennet. Zij hebben alleen maar last van de verkeersaantrekkende werking van uw project. De stad is nu al verstopt. De automobilist rijdt graag door, maar u lost met dit project de files niet op. U trekt alleen maar meer automobilisten aan, die elkaar weer in de weg zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
9	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
10	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

		groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.		
ZWE-00292	1	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
	2	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	3	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	4	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerpracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
	5	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja

6	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 km/u in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
7	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp-tracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
8	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
9	De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overall minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging 2020. De geluidbepalende werking van dit scherm is ook doorgerekend: daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	Ja
10	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
11	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
13	Ik voorzie en vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de verbreding van de A27 met extra rijstroken. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidsscherm ter hoogte van de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd. Alsnog plaatsen van een geluidsscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidsscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij	Ja

	Een met klimop begroeid scherm is esthetisch heel wat verantwoordder dan het asfalt van de A27.	3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm wordt transparant uitgevoerd en komt rechtop tussen de gebouwen te staan.	
14	Mensen in volkstuinten, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
15	Doe meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dat is de enige intelligente en toekomstbestendige oplossing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
16	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
17	In de file top 50 staan slechts enkele files die dit project zou moeten oplossen. Allereerst merk ik op dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs gewoon zelf uit. Maar bovendien valt in dit geval op dat de files die u met dit project zou wilt verminderen, niet speciaal opvallen in de top 50. U steekt heel veel geld in een relatief klein probleem, en lost dan dat probleem niet eens op.	In de - aanvullende - oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert terwijl de leefbaarheid gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende verkeersmodelberekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord wordt de nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.	Ja
18	Hoe kan u nu serieus zo'n groot project promoten, terwijl we nog maar net het klimaatakkoord hebben ondertekend? Weer een mooi geval van met de mond belijden maar het tegengestelde doen. Zo lokt u nog meer verkeer naar en rond Utrecht, en zal er niks veranderen, behalve nog meer luchtverontreiniging en verkeerd kapitaalgebruik/kapitaalvernietiging.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
19	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

ZWE-00293	1	<p>Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
	2	<p>De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.</p>	<p>De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisseweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja
	3	<p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja
	4	<p>Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>	Nee
	5	<p>Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisseweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisseweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p>	Nee
	6	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de</p>	Ja

		<p>andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>	
7	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	Ja
8	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerptractébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
9	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
11	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	De natuur op land, in het water en in zee wordt nog steeds zwaar geteisterd door stikstof uit de landbouw, van het wegverkeer en in vergelijking hiermee een beetje van industrie en verwarming van woningen. Zo wordt de gevoelige natuur in de Veluwe, de duinen, veenmosrietlanden, beekdalen en hoogvenen vaak twee maal te zwaar belast dan ze aan kan en in delen van Nederland nog veel erger. Brandnetel, braam en gras overwoekeren daardoor alles wat kwetsbaar is en minder hard groeit waardoor de natuur steeds meer verarmt. De stikstofoxiden van het verkeer hebben daarin een belangrijk aandeel, ook de Ring om Utrecht. Ook in de steden is de lucht nog steeds te vuil. Ik maak ernstig bezwaar tegen de uitbreiding van het verkeer op de Ring maar ook daar naar toe, waardoor de stikstofdruk nog minder afneemt dan toch al het geval zou zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee

	13	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
	14	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	15	RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvast strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).	Nee
	16	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	17	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	18	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluisverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00294	1	Onderwerp: Prima verhaal, duidelijk en noodzakelijk in relatie tot de groei van verkeer, en de Utrechtse stedelijke ambitie het stedelijk verkeer terug te dringen dmv stadsboulevards Onjuistheden: Nee Over het hoofd gezien belang: Nee, maar de belangen dienen wel goed te worden afgewogen. Voorstanders zoals ik hoor je niet, omdat er voor hen niemand hoeft te worden overgehaald of overtuigd. Ze zijn het immers eens met de politiek. Tegenstanders hebben een motief en belang te gaan lopen schreeuwen en demonstreren. Het feit dat je altijd alleen maar hoort over de weerstand tegen plannen, betekent niet dat er geen voorstanders zijn.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
ZWE-00295	1	Op pagina 59 staat dat de bak van Amelisweerd over maximaal 250 meter een overkapping krijgt. Ik zou hieraan willen toevoegen dat de minimale lengte 240 meter is. De genoemde maat schept verwachtingen, het kan niet zo zijn dat er uiteindelijk slechts over een korte lengte een overkapping is.	In het tracébesluit en in de ontwerp-tekeningen behorende bij het tracébesluit is een overkapping van 249 meter opgenomen. Op deze maatregel is het uitmeet- en flexibiliteitsbeginsel van toepassing die aangeeft dat afwijkingen binnen een marge van enkele meters dienen te blijven. Daarmee is een kortere overkapping dan 240 meter niet conform het tracébesluit.	Nee

	2	OP Pagina 49 staat dat de provincie Utrecht aan de Oostkant een ecologische verbinding wil realiseren tussen de landgoederen. Een stapsteen hierin is landgoed Sandwijck. Door het aanleggen van een ecoduct ter plaatse van de Utrechtseweg kan de groenzone van fort De bilt weer verbonden worden met landgoed Sandwijck.	De mogelijkheden voor het aanleggen van ecologische verbindingen in het door u aangeduide gebied worden momenteel onderzocht door Provincie Utrecht. Voor nadere informatie wordt u doorverwezen naar de Provincie.	Nee
	3	Op pagina 49 staat dat er een nieuwe brug komt tussen de Mytylweg en Weg naar Rhijnauwen. De nieuwe brug wordt hoog genoeg om met kleine en kano's onderdoor te kunnen. Mij is niet duidelijk wat onder kleine boten wordt verstaan. Ik zou pleiten voor een minimale hoogte van 2,00m zodat kleine plezierjachtjes er ook onderdoor kunnen. Als er bootjes varen wordt de levendigheid vergroot.	De vormgeving van de brug zal in de volgende fase van het project uitgewerkt worden in het Esthetisch Programma van Eisen. De wens voor een minimale doorvaarthoogte van 2 meter zal aan de opsteller hiervan worden doorgegeven.	Nee
ZWE-00296	1	<p>Wij wonen al jaren in deze woningen en bij schoonmaken van de buitenboel (kozijnen onder andere) zijn deze zwart van de fijnstof.</p> <p>Het nog verder uitbreiden van dit tracé levert nog meer milieu belastende effecten op en meer fijnstof.</p> <p>Tevens neemt de geluidsoverlast zonder een degelijke geluidswal nog verder toe.</p> <p>Tevens wordt bijna bij ons voor de deur een nieuwe uitvalsweg aangelegd door de ontsluiting van de Rijnenburgpolder.</p> <p>De capaciteit van de AC Verhoef blijkt nu al bij een beetje drukte ontoereikend te zijn, laat staan wat voor problemen dit gaan geven met de deze nieuwe uitvalsweg.</p> <p>We zitten niet te wachten op nog meer schadelijke milieu effecten dan die er nu al zijn. De milieu belasting van deze wijk wordt zo groot dat ziekte als gevolg van de milieu effecten niet lang op zich zullen laten wachten.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisseweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisseweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Wat betreft de effecten met betrekking tot geluid kan gesteld worden dat door het plaatsen van nieuwe geluidschermen de geluidbelasting op uw woning door het project Ring Utrecht met 6 dB afneemt.</p> <p>De plannen van de gemeente Utrecht met betrekking tot Rijnenburg, zijn al geruime tijd "bevroren". Mocht het project Rijnenburg in de toekomst een doorstart gaan krijgen, dan zal de gemeente Utrecht in samenwerking met haar regiopartners (waaronder Rijkswaterstaat, gemeente Nieuwegein en Provincie Utrecht) onder andere de</p>	Ja

			effectstudie moeten actualiseren. Uiteraard zal dan ook de ontsluiting van Rijnenburg op basis van de meest recente inzichten getoetst moeten worden.	
	2	Ik denk dat er beter naar een oplossing gezocht kan worden buiten Nieuwegein / Utrecht om. Maak diverse aansluitingen buiten Nieuwegein / Utrecht en leidt verkeer dan buiten Nieuwegein / Utrecht om verder het land in. Waarom moet al het doorgaande verkeer wat niet in Utrecht moet zijn over deze wegen heen. VOORDEEL: Minder milieu belastende effecten en minder geluidsoverlast en VOORAL SCHONERE LUCHT.	In de beginfase van het project is een alternatief onderzocht wat uitging van een extra regionale rondweg rond Utrecht. Deze bleek onvoldoende om de problemen op het hoofdwegennet op te lossen, daarmee is dit alternatief afgefallen.	Nee
	3	Ja, de belangen van de bewoners Er is onvoldoende rekening gehouden met de milieu effecten voor de bewoners en gevolgen die dat gaat hebben. De milieu aspecten zijn bij de bouw van deze woningen onderzocht en bleken toen al erg discutabel te zijn. Met andere woorden; " Toen is er al voorbij gegaan aan de toekomstige ontwikkelingen van het verkeer op de A12 en de daarbij behorende effecten voor het milieu." Geraakt in belang: Ik woon in de Menno ter Braakhove en wordt elke dag opnieuw geconfronteerd met de geluidsoverlast en uitlaat gassen van de rijdende auto's op de A12. Het lijkt mij niet erg gezond en heb regelmatig last van mij luchtwegen en meer hoofdpijn, wat ik vroeger niet had. Tegenwoordig kunnen we ook geen ramen meer open zetten, want dan is het binnen ook zwart van het fijnstof. Dit lijkt mij niet gezond.	In hoofdstuk 19 van de milieu-effectrapportage is specifiek ingegaan op de effecten van het project op de woonwijk Galecop. De geluidssituatie wordt merkbaar beter, voor luchtkwaliteit blijft de situatie gelijk. De luchtkwaliteit voldoet ruimschoots aan de normstelling. Dit betekent niet dat er geen klachten/effecten kunnen zijn. Ook onder de normstelling zijn klachten mogelijk, maar aangezien de concentraties in de omgeving door het project niet veranderen worden deze klachten ook niet door het project veroorzaakt.	Nee
ZWE-00297	1	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
	2	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee

4	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Nee
5	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
6	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
7	In het verleden is hard gevochten tegen de vernietiging van Amelisweerd door de A27. Die strijd wordt herinnerd in een monument bij de A27. Wanneer knooppunt Rijsweerd wordt gereconstrueerd moet u de monumentale waarde van dat monument respecteren. Ik mis elke verwijzing naar dat monument.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
8	Files kosten de mensen tijd. Natuurlijk willen we allemaal de ons toegemeten tijd zo aangenaam en nuttig mogelijk besteden, dus uw streven om dit reistijdverlies zo veel mogelijk te beperken verdient absoluut bijval. Maar dan moeten natuurlijk wel de grootste knelpunten het eerst aangepakt worden. En dat is nu waar uw beleid tekort schiet. Want waar is dat reistijdverlies het grootst? Dat blijkt niet op de snelwegen te zijn; het verbreden daarvan heeft daardoor weinig effect. Nee, het grootste tijdverlies vindt plaats in of rond de stad. Nu is de ruimte in en om de steden beperkt, dus	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee

		weguitbreiding is daar toch al geen optie. Er is gelukkig een effectievere aanpak mogelijk: In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer-aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Park, binnenstad, etc). We moeten ook het fiets-verkeer sterk bevorderen. Er valt nog heel veel te verbeteren aan voorzieningen voor fietsers, en aan het OV-netwerk. En als we dat doen, zal het wegverkeer afnemen, en zullen de files verminderen, zonder dat we de wegcapaciteit hoeven te verhogen. Dat scheelt veel autoverkeer en dát is beter voor natuur, milieu, het klimaat – en dus ook voor de mens.		
	9	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
ZWE-00298	1	<p>Verbreding van wegen lokt meer verkeer uit</p> <p>Het verbreden van wegen om de files tegen te gaan is een eendimensionale oplossing voor een probleem dat veel dimensies heeft. In een klein en dichtbevolkt land als Nederland spelen luchtvervuiling, volksgezondheid en intensief ruimtegebruik een belangrijke rol. Elke m² die voor verkeer gebruikt wordt, gaat af van de ruimte voor woningbouw, natuur etc. Doordat we zo dichtbevolkt zijn, hebben bewoners direct last van een verbreding van een snelweg.</p> <p>Sterker nog: rondom verkeerswegen moet nog veel meer ruimte vrijgehouden worden in verband met de regels rondom geluidsoverlast en luchtverontreiniging.</p> <p>Als er nu gekozen wordt voor verbreding van wegen is dit een korte termijn oplossing die uiteindelijk zal leiden tot nóg meer behoefte aan wegen.</p>	<p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
	2	<p>Terugdringen CO2 uitstoot in gevaar</p> <p>Nederland staat in de top tien van meest vervuilende landen binnen de EU. Volgens het klimaatakkoord, gesloten in Parijs, moet de CO2-uitstoot omlaag. Het verkeer is een van de twee belangrijkste oorzaken van CO2-uitstoot.</p> <p>Op http://www.nu.nl/binnenland/4164021/co2-uitstoot-weer-gestegen-opzichte-van-vorig-jaar.html is te lezen dat er echter meer CO2-uitstoot is, onder andere door de toename van verkeer. In mijn ogen is de verbreding van de snelwegen rondom Utrecht niet te rijmen met de doelstelling van het verminderen van de CO2 uitstoot.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Nee
	3	<p>Kapitaalvernietiging</p> <p>De verbreding van de ring Utrecht gaat ten koste van een waardevol historisch natuurgebied zoals Amelisweerd. In dit gebied is juist de laatste jaren financieel flink geïnvesteerd om tegemoet te komen aan de hoge bezoekersaantallen: bruggen zijn vernieuwd, wandelpaden verbeterd, parkeerplaatsen zijn aangelegd etc.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke</p>	Ja

		<p>effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd.</p> <p>Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	
4	<p>Iedereen moet participeren en verantwoording nemen Het motto van deze regering is dat iedereen moet participeren in de maatschappij en zijn/haar verantwoording moet nemen. Als bewoner van de duurzame wijk: "Het Groene Dak" in Voordorp (destijds de eerste ecologische wijk in Nederland) woon ik op minder dan 100 meter afstand van de te verbreden A27. Zowel ik als mijn burens in deze wijk nemen onze verantwoordelijkheid door o.a. het gebruik van zonnepanelen, elektrische auto's en hergebruik van regenwater voor toiletten. Ook de (toekomstige) bewoners van de nieuwe duurzame wijk op het aangrenzende voormalig veemarktterrein nemen hun verantwoordelijkheid op gebied van milieu. Ook zij wonen vlakbij de snelweg. Hoe wrang is het dan om te merken dat de rijksoverheid hier niet aan mee doet en deze verantwoordelijkheid juist tegenwerkt in de vorm van het verbreden een snelweg ?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p> <p>Duurzaamheid is een belangrijk thema en wordt op verschillende niveaus ingevuld. Bij een project vindt echter altijd een belangenafweging plaats tussen verschillende soms conflicterende belangen. Dit is hier ook het geval. Daarom moet een dergelijk besluit voorzien zijn van een milieu-effectrapportage waar de verschillende milieuaspecten een volwaardige rol hebben in de besluitvorming. Heeft deze belangenafweging plaatsgehad en is het besluit genomen, dan wordt binnen de scope van het project gezocht naar een zo duurzaam mogelijke uitvoering in bijvoorbeeld de keuze van verlichting (LED), materiaalgebruik, levensduur, herbruikbaarheid van materialen en energieverbruik.</p>	Nee
5	<p>Geluidsschermen: doekje voor het bloeden Ik ben er niet gerust op dat de benodigde geluidsschermen er op tijd komen. Deze ongerustheid is gebaseerd op de gebeurtenissen in het verleden. Bewoners hebben namelijk erg hun best moeten doen om de huidige schermen gerealiseerd te krijgen (ondanks toezeggingen bij de aanleg van de A27 hier). Daarnaast is het zo dat geluidsschermen het geluid matig tegenhouden: in het algemeen is men hier genooddakt om 's nachts te slapen met gesloten ramen. Daarnaast is er ook sprake van fijnstof, wat de nodige gevolgen heeft voor de gezondheid van de bewoners dichtbij snelwegen. Mijn conclusie is dat er zoveel negatieve gevolgen zijn van de voorgestelde verbreding van snelwegen, dat de beslissing hierover voorlopig moet worden uitgesteld.</p>	<p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De geluidsschermen langs de A27 zijn destijds met een zodanige hoogte ontworpen, dat kon worden voldaan aan de toen geldende normen voor de geluidbelasting. Dat wil niet zeggen dat alle geluid wordt tegengehouden door geluidsschermen, maar dat met deze voorzieningen de geluidbelasting tot een aanvaardbaar niveau wordt teruggebracht. Voor het project Ring Utrecht geldt het wettelijk kader van de Wet milieubeheer, dat er op gericht is om de geluidbelasting niet te doen toenemen als gevolg van het project. Daarom geldt voor de woningen in Voordorp een toetswaarde, die is gebaseerd op het geldende geluidproductieplafond bij de wijk. Met de verhoging van het geluidsscherm kan</p>	Ja

			<p>weer worden voldaan aan deze toetswaarde en wordt voldaan aan de wettelijke verplichting. Dit geluidsschermbord wordt tijdens de werkzaamheden voor de verbreding geplaatst.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt de toepassing van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid.</p>	
ZWE-00299	1	<p>LUCHTKWALITEIT</p> <p>Nederland telt 1 miljoen mensen met luchtwegproblemen. Uitgebreid onderzoek laat zien dat luchtverontreiniging bijdraagt tot deze problemen zoals astma en een complex van daaruit voortvloeiende gezondheidsproblemen zoals eczeem, verhoogde bloeddruk, hart- en vaatziekten, rugklachten. (zie b.v. de onderzoeken van professor Brunekreef en het blad van het Longfonds)</p> <p>Niet alleen betalen deze mensen de volle prijs van het eigen risico, zodat zij in 2016 een bedrag van 375 (of 385, de stijging gaat zo snel dat ik het niet bij kan houden) miljoen kwijt zijn, maar daar bovenop betalen zij vaak ook nog een bedrag voor aanvullende verzekeringen. Zo gaat er een bedrag van 600 miljoen euro vanuit deze kleine groep op aan kosten die ten dele vermijdbaar zijn. Daar bovenop komen nog de extra kosten van de zorgverzekeringen voor ziekenhuisopnames en specialistische zorg. Door schonere lucht kunnen deze kosten aanzienlijk lager worden.</p> <p>Naast de financiële kosten kant, is er ook het enorme probleem van gederfde levensvreugde, van het niet kunnen vervullen van het menselijk potentieel, van het niet kunnen benutten van eerder genoten opleidingen en verworven werkervaring, en van verloren levensjaren.</p> <p>De Nederlandse overheid, gezien dit OTB, streeft ernaar op het randje van de huidige normen voor luchtverontreinigingswaarden te plannen, zodat de lucht even vuil blijft volgens haar huidige berekeningen die gebaseerd zijn op aannames en modellen die zijzelf heeft ontwikkeld. Nieuwere modellen, nieuwere gegevens en de ontwikkelingen van strengere normen op Europees niveau zullen binnen enkele jaren al deze berekeningen teniet doen, zodat Nederland en vooral de stad Utrecht zit opgescheept met een waanzinnige asfaltbarrière die geen ander nut meer dient dan een hoop geld te kosten en files te faciliteren die de gemeente Utrecht nu juist zo graag wil vermijden. Het bos dat juist kan helpen het leefklimaat en de luchtkwaliteit te verbeteren, wordt gekapt en verregaand aangetast.</p> <p>Het groen in en nabij woonwijken langs de snelwegen dat voor zoveel ontspanning en luchtzuivering zorgt, wordt ook voor een groot deel gekapt. Met zoveel groen in de directe omgeving, zullen de huizenprijzen zakken, wat een kostenpost is die op de bewoners wordt afgewenteld. Het planten van wat boompjes elders, is hier absoluut onvoldoende.</p> <p>Bij deze is het relevant te refereren aan het Klimaatverdrag van Parijs waarin gestreefd wordt naar minder CO2 en minder gebruik van fossiele brandstoffen. Het beleid van de EU richt zich erop dat de uitstoot van CO2 in 2030 maar liefst 40% vermindert, terwijl dit OTB van continuering rept. Hoe RWS dit alles in harmonie brengt met dit OTB waar de benzinedampen vanaf slaan, is onduidelijk en simpelweg onmogelijk.</p> <p>De overheid dient het leefklimaat en de kwaliteit van de lucht te verbeteren en haar burgers meer mogelijkheden te bieden om zich te ontplooien en een gezond en vol leven</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf</p> <p>Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen.</p> <p>Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidsschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidsschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidsschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid</p> <p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en</p>	Ja

	<p>te leiden. De overheid moet de normen die zij hanteert bij haar berekeningen aanpassen aan nieuwe, strengere normen en aangeven hoe zij hier aan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de normen die de Wereld Gezondheids Organisatie hanteert. Het minimale streven moet zijn om te voldoen aan het Europees beleid van 40% minder CO2 uitstoot in het jaar 2030. Stijging van welke verontreiniging dan ook, leidt overal in het land tot meer luchtverontreiniging. De overheid dient dit mee te nemen in de berekeningen en dan haar plannen aan te passen c.q. niet uit te voeren. Ook dient de overheid zich te houden aan internationale verdragen, die in dit OTB onder de tafel zijn verdwenen. Dit voorliggende OTB met de berekeningen is volstrekt onvoldoende om de voorgestelde plannen door te voeren. Deze plannen betekenen een aanslag op de Volksgezondheid. Er moeten veel strengere normen worden doorgevoerd en de plannen moeten daartoe worden aangepast, c.q. niet uitgevoerd.</p>	<p>2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie https://www.luchtmeetnet.nl/ Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op https://www.nsl-monitoring.nl.</p> <p>Binnen het project worden alle te kappen bomen en struiken gecompenseerd door nieuwe aanplant, zoveel mogelijk in het plangebied van de Ring Utrecht. Dit is beschreven in het deelrapport Natuurmitigatie en -compensatie.</p>	
2	<p>AMELISWEERD</p> <p>De geschiedenis Landgoed Amelisweerd is een Rijksmonument. Ten aanzien van het gebied waar nu de A27 doorheen loopt, Nieuw Amelisweerd, geldt dit voor het huis, de tuin en het park dat stamt uit de zeventiende eeuw maar dat in de achttiende eeuw is aangepast aan de dan heersende mode van de inrichting van een landgoed. Het noordelijk deel van het landgoed bestaat uit grienden waarin al eeuwenlang bomen groeien met gebruiksdoelen zoals populieren en wilgen. De combinatie van rust, land en water maakt dat de grienden zeer gezocht zijn als waardevolle leefomgeving voor veel flora en fauna. Het deel rond het huis Nieuw Amelisweerd heeft een landschapspark dat zich in zuidwestelijke richting uitstrekt, met een ganzenvoet aan paden en een zichtlaan (Sneeuwklorkeslaan) en opvallende bomen en boomgroepen. Hieronder zijn zeldzame sequoia's (één uit 1889) en moerascypressen. Tezamen dragen deze factoren ertoe bij dat dit landgoed een zeer hoge belevingswaarde heeft voor alle bezoekers. De Raad van State in het Kroonberoep Maarschalkerweerd (1980) adviseerde de 'Bak' met rechte wanden aan te leggen om 1 hectare waardevol bos te sparen en geluidsoverlast te beperken. Dit OTB gaat hieraan voorbij. De aanleg van de A27 heeft destijds de samenhang en inrichting van het landgoed aangetast en een verdere verbreding van de A27 zal er niets meer van overlaten. Dat de overheid een dergelijke verbreding zelfs maar durft voor te stellen en zich niets gelegen laat liggen aan de status van rijksmonument, is werkelijk schandelijk te noemen. In het voorliggende OTB krijgt het landgoed weinig aandacht en alle aantastingen worden geschat op 0. Dit is een grove omissie die met opzet is gedaan. Amelisweerd is immers een icoon voor de stad Utrecht en voor Bunnik. Iedereen komt naar Amelisweerd om te wandelen en van het groen te genieten. Door de plannen niet duidelijk te omschrijven en de aantasting op 0 te stellen – wat niet waar is -, hoopt RWS blijktbaar dat niemand zal ontdekken dat de plannen het gebied ernstig zullen benadelen. Amelisweerd is het waard gezien te worden. De aandacht in het OTB is miniem. En dan vaak nog foutief. De invloed van de vrouw van koning Lodewijk Napoleon was non-existent. De inwoners van Bunnik zijn misschien nog wel meer gehecht aan het landgoed dan de Utrechters. De buitenplaatsen worden vaak foutief op kaarten aangegeven. Amelisweerd</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (glazen overkapping).</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van</p>	Ja

<p>hoort deskundig en met uitgebreide zorg omschreven te worden. Dan blijkt het plan voor verbreding volstrekt onhoudbaar en ontoelaatbaar en in tegenspraak met eerdere adviezen. Alle aandacht voor de NHW is zout op de wonde van het gebrek aan aandacht voor dit waardevolle en populaire landgoed.</p> <p>Amelisweerd, ecologie, geluid en milieu</p> <p>De waarde van dit ensemble bestaat uit het feit dat er aaneengesloten delen met een bepaalde omvang zijn. Door hier grond van af te halen, blijven kleine strookjes en stukjes over die extreem in waarde zullen dalen omdat de leefgebieden voor flora en fauna te klein worden. Zo zal het landgoed enorm aan ecologische waarde inboeten. Er komen geen geluidsschermen ter hoogte van Amelisweerd. In het rustgebied waar recreanten van de natuur willen genieten, stijgt het geluidsniveau tot boven de 50 dB zodat er van genieten geen sprake zal zijn. Wandelaars over het Jaagpad – een veel gewaardeerde en gebruikte route van de stad naar de landgoederen – zullen dan bij het betreden van het bos van Nieuw Amelisweerd overdonderd worden door de herrie. De bloemrijke graslanden tussen rivier en A27 zullen aan waarde inboeten. Zoals er geen geluidsschermen zijn, zal er ook geen bescherming tegen uitlaatgassen zijn. Dit betekent een verdergaande aantasting van de ecologische waarden van Nieuw Amelisweerd want smerige lucht is slecht voor flora en fauna. En trouwens ook slecht voor de mens. De verbreding van de A27 zal een dieptepunt betekenen voor het leefmilieu aan de oostzijde van Utrecht, een dieptepunt dat begint tijdens de aanleg en dat nog lager komt te liggen wanneer de weg klaar is, zo'n acht tot tien jaar later. De aantasting van de zone langs de snelweg betekent dat de huidige stikstof depositie mogelijkheid in die zone vervalt (omdat daar asfalt zou komen), en dat deze dispositie zich dus uitbreidt naar de volgende zone, terwijl er tevens meer verkeer zal langskomen zodat er meer stikstof zal worden gegenereerd zodat de depositie in die nieuwe zone dus verergert. Er is zodoende sprake van een oprukkend probleem en verslechtering van de ecologische kwaliteit van het landgoed.</p> <p>Door de verslechtering van de luchtkwaliteit (en dus ook van de toch al matige waterkwaliteit) en de toename van onrust in het bos vanwege de vernieuwde toegangsstructuur, zal de fauna en flora zich verder terugtrekken en kleinere gebieden beslaan. Uit inventarisaties kan nu al worden opgemaakt dat de meeste rustgebieden minimaal 100 meter van de weg afliggen. Bij het kappen van oude bomen, zullen de rustgebieden minimaal 127 meter van de huidige rand van de weg af liggen (zie voor de afstanden hieronder). Het landgoed kan zich echter niet uitbreiden om dit te compenseren.</p> <p>Stinzenplanten hebben een schone rustige stabiele omgeving nodig waarin weinig wijzigingen plaatsvinden. Dit geldt ook voor paddenstoelen.</p> <p>Vleermuizen hebben hun kraamkamers en verblijfplaatsen nooit vlak langs de snelweg maar wel iets verderop, dus zij moeten verhuizen. Anders dan in het OTB vermeld, is er een uitgebreide studie beschikbaar over de jaren 2012 en 2013. Vier soorten vleermuizen van de Habitatrichtlijn komen voor in Nieuw Amelisweerd. Deze vleermuizen zullen gestoord worden in de gebieden en bomen die zij nu gebruiken.</p> <p>Het territorium van de wijngaardslakken wordt verkleind.</p> <p>Vogels hebben boven een bepaald geluidsniveau geen mogelijkheden meer tot onderlinge communicatie tijdens het nestelen en zullen dus bosinwaarts of weg trekken.</p> <p>Het rustgebied voor reeën zal enorm versmallen. Zij zullen vertrekken.</p> <p>Alle rustgebieden voor fauna zullen verkleinen en in waarde afnemen, zonder dat daar iets tegenover staat. Soortenrijkdom en aantallen zullen afnemen. Het totale ruimtebeslag van Nieuw Amelisweerd wordt verminderd, dus ook de ruimte voor natuur en recreatie. Door dit alles zal de ecologische waarde van het landgoed Nieuw Amelisweerd afnemen. Ook zal de attractiviteit voor bezoekers afnemen bij toenemende herrie en stank en verminderde ecologische kwaliteit. Er dient een alternatief te worden</p>	<p>luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>In uw zienswijze gaat u in op de cultuurhistorische en natuurlijke waarde van het landgoed Amelisweerd. Deze waarden zijn uitvoerig beschreven in de milieu-effectrapportage en de onderliggende deelrapporten. Die waarden hebben ertoe geleid dat de verbreding van de A27 bij het landgoed beperkt is gebleven tot 2 x 15 meter, dat de Groene Verbinding wordt gerealiseerd en dat er ruimhartig wordt gecompenseerd. De samenhang en de inrichting van het landgoed blijft in stand. Uw interpretatie dat alle aantastingen worden geschat op 0 is onjuist; het ruimtebeslag is als een negatief effect (-) beoordeeld. Het betreft minder dan 2% van de oppervlakte van het landgoed. In het deelrapport natuur (bijlage milieu-effectrapportage) is specifiek ingegaan op de effecten op Amelisweerd. Dit is ook samengevat in de milieu-effectrapportage opgenomen. Citaat: 'Binnen het aspect natuur is specifiek gekeken naar de effecten op Amelisweerd. Het noodzakelijke ruimtebeslag (circa 1 ha) op de aanwezige natuurwaarden is negatief beoordeeld. De overige effecten (inclusief de geluidbelasting en de stikstofdepositie) scoren neutraal'.</p> <p>De waarde van het ensemble wordt echter niet aangetast, en de aaneengesloten delen van het bos blijven intact. Met de Groene Verbinding wordt ook het westelijk deel weer met de kern van het landgoed verbonden.</p> <p>Het Jaagpad blijft een aantrekkelijke wandelroute langs de Kromme Rijn, de onderdoorgang van het viaduct Kromme Rijn wordt wel langer maar aantrekkelijker ingericht, en door de schermen op het viaduct blijft de geluidbelasting ongeveer gelijk aan het huidige niveau. Datzelfde geldt voor de luchtkwaliteit. Het woon- en leefmilieu aan de oostzijde van Utrecht blijft van goede kwaliteit.</p> <p>De ruimte voor rustgebieden binnen Amelisweerd zal inderdaad beperkt naar het oosten verschuiven. De gebieden waar de NNN-compensatie wordt gerealiseerd liggen op een veel grotere afstand van de A27, waardoor in deze gebieden geen hinder van de wegverbreding zal optreden.</p> <p>In het soortenonderzoek is op de aangegeven soorten ingegaan. Er zijn geen zodanige effecten dat het project niet binnen de randvoorwaarden van de Wet natuurbescherming kan worden uitgevoerd. Voor een aantal soorten zal een ontheffing worden aangevraagd.</p> <p>Het project Ring Utrecht A27A12 voldoet na de realisatie aan de Europese luchtnormen. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig. Snelheidsverlaging kan de luchtkwaliteit iets verbeteren maar dit is gering.</p> <p>Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen word het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd.</p> <p>In de milieu-effectrapportage (Hoofdstuk MMA) en in de Rapportage Ring Utrecht, van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is ingegaan op de mogelijkheden om de emissies en de verspreiding van luchtverontreinigende stoffen te beperken. Er zijn naast geluidsschermen geen aangetoonde technische oplossingen op locatie om de concentraties rond de snelwegen te verlagen. Zoals in de milieu-effectrapportage is aangegeven wordt</p>
---	---

<p>ontwikkeld om de unieke waarden van het landgoed te beschermen voor toekomstige generaties, zoals dat passend is voor een rijksmonument. Ook de bestaande studie naar vleermuizen ter plekke dient gebruikt te worden.</p> <p>Er moet voldoende studie worden gedaan naar voorkomen van verhoging van luchtverontreiniging in dit gebied, en worden gestreefd naar vermindering.</p> <p>Een goede optie is het niet verbreden van de A27 en het wel verbeteren van de geluidwering in ieder geval aan de oostzijde van de weg en het niet aanleggen van wat 'De Groene Verbinding' wordt genoemd. Tevens is het wenselijk door een verlaging van de maximum snelheid en het bevorderen van meer continuïteit in de vervoersstroom, de luchtverontreiniging te verminderen. Hiertoe moeten nieuwe stappen worden genomen in een nieuw (O)TB.</p> <p>De Groene Verbinding stad-Amelisweerd 'ter versterking van de relatie stad-landgoed.' (toelichting pg 120) Deze verbinding bedekt ongeveer 200 meter van de A27 langs Amelisweerd. Er blijft dan nog 800 meter over waarvoor geen plan is. De glazen overkapping van Movares is haalbaar volgens het OTB, maar komt er om onduidelijke redenen niet, terwijl lokale groepen die wel wensen en deze overkapping allerlei problemen zou reduceren en/of wegnemen.</p> <p>De Groene Verbinding is alleen maar een 'dingetje' van RWS omdat dat plaatje beton een visitekaartje van het bedrijf is, maar het sluit niet aan bij wensen van wie dan ook en er is ook niet gewacht op of gevraagd naar de wensen van gebruikers. Het is eigenaardig dat iemand een cadeautje geeft ter meerdere glorie van zichzelf zonder dat de ontvanger het leuk vindt, maar zichzelf er wel voor op de schouder klopt en roept dat het zo duur is.</p> <p>Er is geen versterking van de relatie stad-landgoed nodig, want er komen al anderhalf miljoen bezoekers per jaar op het landgoed.</p> <p>Nieuw Amelisweerd heeft de bestemming rustgebied gekregen. Het is dan ook eerder zo dat het landgoed Nieuw Amelisweerd bescherming nodig heeft tegen nóg meer bezoekers. Dit kan, door de binnenste NHW verder te ontwikkelen, zodat mensen dichterbij de stad blijven. Het geldt dat de GV kost (60 miljoen) zou daar heel goed voor gebruikt kunnen worden, evenals voor betere geluidswering.</p> <p>RWS begrijpt niet wat de kwaliteiten zijn van het Markiezenbos waar de GV dan in uitkomt. De Sneeuwkllokjeslaan bijvoorbeeld, is een zichtlaan en geen toegang. De populatie stinzenplanten en beschermde dieren is in NA het hoogste. Een GV zal de ecologische waarde van het gebied aantasten.</p> <p>Het niet verbreden van de snelweg A27 bij Amelisweerd en het niet aanleggen van de GV is vereist, evenals het beschermen van het landgoed vereist is. De binnencirkel van de NHW kan veel recreanten op gaan vangen.</p> <p>De glazen overkapping is ook in de bestaande situatie een goede oplossing voor veel problemen. Er is geen goede reden aangevoerd om deze niet aan te leggen.</p> <p>De kwaliteit van de Groene Verbinding is minimaal, want de constructie wordt niet sterk genoeg om bomen te dragen. Er zal dus nooit een waardevolle zone ontstaan, maar een lelijk grasland met rotsblokken van piepschuim en een paar struiken. De GV zorgt alleen voor overlast en nutteloze kosten. Het enige nut dat de GV kan hebben, is de natte V te worden, door hem vol water te laten lopen, want waterberging is een probleem waar RWS nog niet uit is.</p> <p>De GV dient niet gebouwd te worden, het geld dient in een glazen overkapping gestoken te worden en/of de aankleding van de binnenste ring van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, en Nieuw Amelisweerd dient beschermd te worden. RWS dient dit een bevredigende oplossing te ontwikkelen.</p> <p>Ecologische zone Het is uiteindelijk niet geheel duidelijk hoeveel bos er langs de A27 bij Amelisweerd</p>	<p>de ontwikkeling van luchtzuiverende schermen gevolgd, en is de vormgeving van de schermen erop gericht om het toevoegen van specifieke beplanting mogelijk te maken. Bouwhinder wordt meegenomen in het contract voor uitvoering van de wegaanpassing. Voor het vaststellen van zowel de contracteisen ten aanzien van de bouwhinder als de invulling van het gunningscriterium beperking bouwhinder vindt in nauwe afstemming met alle betrokken gemeenten en de provincie plaats.</p> <p>De inrichting voor de Groene Verbinding wordt bepaald en uitgewerkt door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet daar geen uitspraak over. De Groene Verbinding is niet primair bedoeld om het aantal bezoekers toe te laten nemen, maar om de landschappelijke en natuurlijke structuur te versterken. Zo biedt de Groene Verbinding de kans om de zichtlijn van de Sneeuwkllokjeslaan door te trekken naar de Koningsweg. De verbreding van 15 meter welke het tracébesluit toestaat is inclusief de nieuwe wandconstructie van de bak. Dit is de constructieve grens waarbinnen de werkzaamheden moeten worden uitgevoerd.</p> <p>Ook in de bestaande situatie is de wandconstructie ondergronds verankerd en ligt achter de wandconstructie een beheerpad. Van onjuistheden in de berekening van de te realiseren compensatie voor het NNN is dan ook geen sprake.</p> <p>De huidige bosstrook achter de wandconstructie heeft zich na de aanleg van de A27 niet ontwikkeld tot een bosrand met stabiele structuur. In de eerste meters vanaf het beheerpad staan voornamelijk jonge bomen (zaailingen), de kronen van de bomen zijn vaak eenzijdig ontwikkeld omdat zij aan de rand van het bos staan.</p> <p>In de nieuwe situatie zal worden gestuurd op een verbetering van de structuur van de bosrand, uitgaande van de structuur en stabiliteit van de oudste en grootste bomen en van de mogelijkheden voor jongere bomen om een bredere en evenwichtigere kroon te ontwikkelen. Door de aanplant van groot wordende struiken (bijvoorbeeld meidoorn, hazelaar, krent) in de bosrand zal het zicht, vanaf het iets dieper in het bos gelegen wandelpad, op de wandconstructie beter worden gecamoufleerd en zal bovendien een gevarieerder en meer natuurlijk gestructureerde bosrand ontstaan. Deze bosrand zal niet alleen het leefgebied vormen voor de soorten die nu in de bestaande bosrand leven, maar er zullen ook soorten worden aangetrokken die in de bestaande bosrand geen geschikte leefomstandigheden vinden.</p> <p>Van een 'lelijke rafelzone waarin alle ecologisch waardevolle elementen zijn vertrapt en versmeerd' zal in de nieuwe situatie zeker geen sprake zijn.</p> <p>Waar mogelijk zal de inrichting van de compensatiegebieden vooruitlopen op de aanleg van de weg. De locaties van de compensatiegebieden passen in het grootschalige natuurnetwerk ten oosten van de stad Utrecht.</p>
---	--

	<p>gekapt gaat worden. Er wordt geschreven over een verbreding van 15 meter aan beide zijden, maar daar komt dan 2 meter meer bij voor de muur en achter die muur blijft een zone die absoluut niet langer EHS is, want de muur moet kunnen worden gecontroleerd vanaf de landzijde (dus niet vanaf de weg) en bomen kunnen niet te dicht tegen de muur aan groeien. Er wordt ook in deze zone gekapt omdat de verankering van de muur hier plaatsvindt. Er komt een pad in deze lelijke rafelzone waarin alle ecologisch waardevolle elementen zijn vertrapt en versmeerd. Het rapport van de firma Copijn die hier onderzoek naar heeft gedaan is niet aanwezig in het OTB.</p> <p>Een goede inventarisatie van de bestaande flora en fauna ontbreekt. Qua fauna wordt alleen gerefereerd aan dieren die iedereen kent, die wel eens in de natuur wandelt, zoals buizerds en rode eekhoorns. Daarentegen ontbreken insecten en slakken geheel.</p> <p>Vleermuizen worden alleen gesignaleerd, maar niet geïnventariseerd. Qua flora wordt alleen iets opgemerkt over 'bomen' maar niets over de bijzonderheid van kleibossen, over stinzenplanten, over de mossen en de (aparte categorie) paddenstoelen.</p> <p>Het gaat dus uiteindelijk om (waarschijnlijk?) twee zones van 27 meter breedte.</p> <p>De berekening voor de hoeveelheid grond te compenseren voor de EHS is niet goed gedaan. Dat betekent dat ook de compensatie berekening niet klopt. Het rekenen is ook slecht en knieperig (i.p.v. ruimhartig) gedaan. Juist in de berekening van de compensatie voor de EHS, zijn rekenfouten gemaakt.</p> <p>Overigens klopt de compensatie sowieso niet, want er wordt geschreven dat er voor iedere gekapte boom een boom geherplant wordt. Dit is onjuist. Het betreft een stekje dat geplant wordt. Er wordt niet geschreven over mycorrhizae, planten, struiken en grassen, die wel horen bij een te herstellen of te maken ecologisch waardevol gebied. De berekening en planning moeten gecorrigeerd worden. Beter is het, niet te kappen.</p> <p>De 'herplant' moet een eerste stap zijn in het proces, en geen pleister achteraf. Eerst nieuwe natuur genereren, dan pas de oude kappen. Nieuw Amelisweerd heeft er honderdvijftig jaar over gedaan om deze waarden te bereiken, dus na het planten van nieuwe natuur moet een zeer aanzienlijke periode nog gewacht worden met het kappen. De 'herplant' vindt plaats veel te ver verwijderd van de kapplaats. Dat is geen compenseren voor gebruikers.</p> <p>Voor de 'herplant' is het ook belangrijk op wat voor soort bodem deze plaatsvindt. Hoe slechter de kwaliteit van de bodem (grond gebruik door een langdurige monocultuur bijvoorbeeld) hoe langer het ook weer duurt voor een waardevol bos ontstaat. Hierover wordt geen informatie gegeven.</p> <p>Door lange stroken bos te kappen aan weerszijden van de snelweg, treden aan beide zijden over de gehele lengte problemen op t.a.v. vergroting van de daglichttoetreding en dus zonnebrand (vooral voor beuken) en windgevoeligheid, c.q. risico van omwaaien en andere schade door de vat die de wind op het bos heeft terwijl dat bos tot dan toe beschermd werd door de bosrand. De nieuwe rand krijgt dan meer luchtverontreiniging, neerslag van bandenslijtage, neerslag van wielslijtage, roet enzoverder te verwerken, waardoor de waarde van deze strook ernstig wordt aangetast.</p>		
3	<p>IMAGO EN OTB HET ONDERZOEK EN DE PLANNEN VAN RIJKSWATERSTAAT</p> <p>Onderzoek en doelen</p> <p>Alles overziende, heeft RWS zich vooral geconcentreerd op wat onder de grond zit, of wat misschien onder de grond zit. Archeologie heeft 55 bijlagen in map 8 en dan zijn er ook nog meer dan dertig kaarten over de geomorfologie maar er is niks over cultuurhistorie. Iconische gebouwen volgens RWS blijken vooral in De Uithof te staan, terwijl de Uithof er om bekend staat haar iconische gebouwen zelf te slopen; zie het iconische gebouw De Ponskaart of nee, de leegte die het heeft achtergelaten. Trans 2, alias Willem van Unnik gebouw, moet maar afwachten wat er gaat gebeuren.</p> <p>RWS omschrijft het beeld van de stad Utrecht als gedomineerd door hoogbouw van kantoren (wederom wat RWS ziet als de iconische gebouwen en waar het naar streeft).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Cultuurhistorie is beschreven in het deelrapport Cultuurhistorie en Archeologie en in het Landschapsplan. Het ontwerp-tracébesluit doet geen uitspraak over de stedenbouwkundige ontwikkeling van de stad Utrecht. In de onderliggende deelrapporten is op dit punt slechts het beleid van de andere overheden beschreven; er is geen generiek rijksbeleid ten aanzien van hoogbouw.</p> <p>De geluidschermen bij Lunetten worden groen ingepast, en zijn niet hoger dan een bosrand.</p>	Nee

	<p>In 2002 is er in Utrecht een referendum gehouden over het stationsgebied. Daar is toen de zakelijke functionele variant afgeschoten. Alle plannen voor meer kantoren in de nieuw te bouwen wolkenkrabbers, stuiten op een gebrek aan interesse bij investeerders of gebruikers vanwege leegstand in het algemeen. Nu komt deze macho houding in dit OTB weer naar voren met allemaal hoogbouw met uitzicht op wegen en groen (de vraag of men vanuit dat groen ook graag al die hoogbouw ziet, wordt niet eens in overweging genomen). Die energievriendelijke gebouwen met hun slechte binnenklimaten en te weinig werkplekken voor de medewerkers, behoren tot de oude economie. De kantoren op Rijnsweerd en Papendorp staan voor een groot deel leeg.</p> <p>Het hoogbouw en beton denken is achterhaald. Men werkt liever thuis met ramen open en vogels in de tuin. Dit RWS macho denken waarbij steeds hogere kantoren worden gebouwd is niet duurzaam en ongezond voor de gebruikers ervan. Hoogbouw is inefficiënt omdat naarmate een gebouw hoger wordt, steeds meer ruimte wordt ingenomen door gebouwinfrastructuur waardoor uiteindelijk het gebruiksgemak afneemt. Bovendien werpen die gebouwen enorme schaduwen, wat voor anderen in de omgeving onprettig is.</p> <p>Wonen en werken en wandelen in dergelijke gebieden is onprettig vanwege grote sociale onveiligheid.</p> <p>Dergelijke gebouwen hebben een korte levensduur en hun sloop is riskant voor de omgeving.</p> <p>Het hoogbouw en beton denken moet uit het OTB worden verwijderd. Gestreefd moet worden naar een duurzame stad met menselijke schaal, grote sociale veiligheid en veel groen. Daar kiezen mensen voor. De enorme ombouw van Lunetten met geluidsmuren van misschien wel 12 meter hoog, doet de stad lijken op een Middeleeuwse vesting. Een nieuw ruimtelijk systeem moet ontwikkeld worden, waarbij de dominantie van het autoverkeer wordt ingewisseld voor duurzaam OV-fiets vervoer. Zie de denktank van de overheid die ik hieronder voorstel.</p> <p>Presentatie</p> <p>RWS heeft zich uitgeput in reeksen van fraaie witte onderdoorgangen met glazen schermen erop en mooie groene doorkijkjes en vooral veel mensen op de fiets (waarom al die wegen aanleggen, als er alleen fietsers komen? Maak dan fietspaden). De realiteit is echter dat die glazen schermen mat zullen worden en vol graffiti zullen komen, dat de muren grijs worden door de luchtverontreiniging, dat er afval onder de viaducten ligt en dat de groene doorkijkjes de helft van het jaar bruin zijn want er zit dan geen blad aan de bomen.</p> <p>De enorme verkeerspleinen bij Rijnsweerd en Lunetten van vele etages hoog staan niet zo mooi en/of duidelijk ingetekend. Er zijn alleen piepkleine plaatjes te vinden van grijze spaghetti slierten over elkaar heen op een groene ondergrond. Alleen op de website is meer informatie te vinden en daar wordt niemand vrolijk van. RWS weet zelf blijkbaar óf niet hoe ze deze ellende op realistische wijze aantrekkelijk moet vormgeven, óf kiest ervoor dit niet te laten zien om geen weezin bij de omwonenden op te roepen. RWS stelt zelf dat naaldbomen de beste opnemers zijn van luchtverontreiniging, maar deze bomen zijn nergens ingetekend.</p> <p>De verkeerspleinen moeten in worden getekend zoals RWS ze wil maken, zodat mensen weten waarover ze het hebben bij het bestuderen van het OTB, vol met auto's en uitlaatgassen. Het gaat om een grootschalige vernieling van de omgeving. RWS moet de eigen aanbevelingen en plannen duidelijk volgen en presenteren.</p>	<p>In uw zienswijze uit u uw zorg over vervuiling en graffiti. Die zorg is herkenbaar en om die reden is de beheerbaarheid van de geluïschermen een kunstwerken een belangrijk aspect bij de vaststelling van vormgeving en materiaal keuze. In het Esthetisch Programma van Eisen wordt dit veder uitgewerkt. Om die reden is er bij het ontwerp-tracébesluit terughoudend omgegaan met het opnemen van visualisaties van de knooppunten. Een beeld gaat snel een eigen leven leiden, en de kans dat het toch anders wordt is zeer groot.</p> <p>Naaldbomen passen minder in deze omgeving dan loofbomen; om die reden wordt voor de nieuwe aanplant van bomen uitgegaan van loofbomen.</p> <p>De laatste jaren is op veel plaatsen nieuw onderzoek gaande naar het effect op de luchtkwaliteit door toevoegingen aan geluïschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Voorafgaand aan de realisatie van het project Ring Utrecht A27A12 wordt bekeken of deze vegetatiemaatregelen doelmatig toegepast kunnen worden. Locaties waar de maatregelen specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven én geluïschermen noodzakelijk zijn.</p> <p>Zie voor meer informatie over de relatie tussen vegetatie en luchtkwaliteit het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.</p>	
4	<p>IN DE TOELICHTING ZIJN VERSCHILLENDE EIGENAARDIGE OPMERKINGEN TE VINDEN DIE NADERE TOELICHTING BEHOEVEN (HOEWEL ZE DUS IN DE TOELICHTING STAAN)</p> <p>Het OTB beslaat enorm veel papier en ik heb niet alles gelezen. Onderstaande elementen zijn dus voorbeelden van de manier waarop RWS formuleert; de 17 mappen staan vol met meer van deze zinnen.</p>	<p>De kwaliteit van het milieu-effectrapport (MER) en de onderzoeken die daarbij horen worden getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r.. Zij heeft in haar eindoordeel de informatie in het MER als 'zorgvuldig en van hoge kwaliteit' beoordeeld. Intrekken van het ontwerp-tracébesluit en de milieu-effectrapportage vanwege onvoldoende kwaliteit is daarmee niet aan de orde.</p>	Ja

<p>Toelichting pagina 95: Een groene sfeer in contact met de omgeving. (over de NRU) Wat is dat? Groen asfalt? Nadere uitwerking is vereist van het begrip 'groene sfeer in relatie met omgeving'.</p> <p>Toelichting, Doelstelling pagina 90 van 202: De balans moet voor de omgeving als geheel positief zijn. Dit wordt direct afgezwakt met de zin: de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De overheid heeft de plicht om altijd en overal de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren, voor de gezondheid en het welbevinden van de burgers. Deze verbetering hoort het uitgangspunt te zijn bij het formuleren van plannen. Aanpassing van huidig OTB is noodzakelijk.</p> <p>Toelichting: Pagina 102 van 202 De ontwikkeling van het verkeer gedurende de meest recente jaren. Er wordt hier geschreven alsof er geen andere economische factoren bestaan dan de breedte van de wegen. Terwijl het toch duidelijk is dat economische malaise en omslag van de oude economie naar een nieuwe zowel op internationaal gebied als op nationaal gebied de grondslagen zijn voor faillissementen van grote warenhuizen en talloze winkels en winkelketens, voor kantorenleegstand en vele andere problemen. Het getuigt van een erg simplistische visie om economische problemen te proberen op te lossen met meer asfalt. V&D is niet failliet gegaan door te weinig asfalt, maar door verkeerd inkoopbeleid. Kantoren staan leeg niet door te weinig asfalt, maar door verdergaande automatisering, door thuiswerken, door faillissementen van bedrijven die producten maakten of diensten aanboden die niet meer in de tijd pasten, of door (ministeries en) bedrijven die hun dienstverlening verminderen in de hoop winsten te maximaliseren. Vrachtwagen staat in de file terwijl het nutteloze waar vervoert: water in waterflesjes, bewerkt water, vruchtensappen enzovoort terwijl wij een uitstekende waterleiding hebben en mensen gewoon zelf hun ingedikt vruchtensap aan kunnen lengen en als winkels een ter zake bruikbare machine exploiteren, kan men daar zelf het koolzuur mee toevoegen. Ook is het vrachtwagen zelf de belangrijkste veroorzaker van files, met afvallende pakken melk, varkens, klapbanden en scharende aanhangers. Veel producten worden via internet besteld die vroeger gewoon in de winkel stonden. Nu zijn de winkels dicht en moet er meer vervoerd worden naar privé adressen waardoor meer verkeer ontstaat dan er ooit geweest is en ook de verkeersdrukke juist in de steden toeneemt. Het wordt duidelijk dat verbredingen elders tot nieuwe problemen zullen leiden. De minister blijft scheppen met een lekke emmer, maar is zelf niet meer in functie wanneer de weg verbreed wordt zodat zijzelf niet hoeft te scheppen en zich te realiseren dat ze een desastreus project heeft geleid. De minister moet nieuw denken aanleren en daartoe een denktank oprichten, in samenwerking met andere ministeries. Daarvoor hoeft de A27 niet verbreed te worden.</p> <p>Toelichting, pg 95: Crisis en Herstelwet vanaf 2010. Deze wet zou tot 2014 gelden, maar is nu voor onbepaalde tijd verlengd. Van 2010 tot 2014 heeft de wet dus weinig effect gehad. De reden voor verlenging is dan ook niet duidelijk. Hierboven heb ik al betoogd dat meer asfalt simplistisch denken is. Een eventueel TB zou vanaf 2018 gerealiseerd gaan worden. Dan zou deze niet-functionele wet nog steeds gelden? Is dat niet het failliet van het infrastructuur denken van de minister wanneer acht jaar na dato nog steeds het fenomeen 'crisis' moet worden gehanteerd? Afschaffing van de Crisis en Herstelwet zodat er geen effecten zijn voor het instellen van</p>	<p>Met 'groene sfeer in relatie met de omgeving' wordt bedoeld dat de snelweg in een groene omgeving ligt (bomenrijen langs de weg, velden langs de oostkant, stadsparken). Bij de inpassing en vormgeving van de weg wordt zoveel mogelijk groen in samenhang met die omgeving geplaatst. Dit kan betekenen de geluidschermen met groen (klimop) te bekleden, maar kan ook het plaatsen van bomenrijen langs de weg of juist het niet plaatsen van bomen vanwege het openhouden van zicht op de velden betekenen. De uitgangspunten voor project Ring Utrecht sluiten aan bij rijksbeleid en zijn vastgelegd in de startnotitie. Verlenging of afschaffing van de Crisis en Herstelwet valt buiten de scope van het project. U betoogt dat er vanaf de snelweg geen woon en werkgebieden te zien mogen zijn (maar de Dom wel). Dit is een onhaalbaar punt voor een snelweg die langs de stad Utrecht, Nieuwegein, Houten, Groenekan etc. loopt. Zichtlocaties worden gewaardeerd door bedrijven die juist langs de snelweg zijn gaan vestigen zodat hun bedrijf zichtbaar is vanaf de weg.</p>
--	---

	<p>beroepen.</p> <p>Bij Landschap Ring Utrecht staat (pg 61 van 275): De stad manifesteert zich aan de snelweg met werk- en woongebieden. Zo gauw je deze gebieden kunt zien vanaf de snelweg, kun je de snelweg horen in die gebieden!!! En ruiken!!! RWS slaat hier de plank mis. Dit moet onmiddellijk gecorrigeerd worden. Er dienen geen woon- en werkgebieden te zien zijn vanaf de snelwegen. Alleen de Dom in de verte want dit is een prachtig daadwerkelijk iconisch gebouw met een hoge monumentale en emotionele waarde, het eeuwenoude symbool van de stad. Dat mag gezien worden! Betonnen hoogbouw is volstrekt inwisselbaar en ontbeert elke identiteit, omdat architecten steeds allemaal hetzelfde bouwen. Als Utrecht volgeplempt wordt met energieverstinkende hoogbouw, gaat het eruit zien als elke andere stad ter wereld. Alleen de duidelijke dominantie van de Dom biedt mogelijkheid tot identificatie. De inrichting (volgens de plantekst), wordt bepaald door de beschikbare ruimte omdat de woonwijken soms dicht bij de snelweg liggen. Dan moet je dus niet verbreden! Er wordt ook geschreven over 'zichtlocaties' alsof dat fijn is, een uitzicht op een snelweg. Verbreed die wegen niet!!</p>		
	<p>5 ONTVANKELIJKHEID</p> <p>Het is vreemd dat mensen die in een gebied wonen en het elke dag gebruiken en er afhankelijk van zijn, het risico lopen dat 1 persoon in Den Haag vanwege een ooit gesloten 'akkoord' maar zonder redelijke argumenten en gedegen onderbouwing, hun belangen nietig verklaart en terzijde schuift. Wees verstandig, Nederlandse overheid en neem alleen 'no regret' maatregelen. Verbreden doet lijden.</p>	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
ZWE-00300	<p>1 Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is niet erg relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014. De automobilist mijdt de spits. Het zou raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	<p>2 Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	<p>3 Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 km/u in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	<p>4 De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
	<p>5 Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
	<p>6 De overlast gedurende de aanleg zal zeer hevig worden. Niet alleen door lawaai en dieselstank, maar ook door sluijverkeer, omdat de rijksweg deels wordt geblokkeerd.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	Daar komt bij dat de N411 gedurende 4 tot 6 maanden zal worden afgesloten. Dit is onaanvaardbaar.		
7	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
8	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. In de nadere uitwerking van de plannen speelt risicobeheersing een belangrijke rol. Indien nodig worden aanvullende beheersmaatregelen getroffen om kans van optreden van lekkages te dusdanig te verlagen dat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is. Rijkswaterstaat heeft in het geactualiseerde MER een beheersmaatregel uitgewerkt bij de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode vrijwel uitgesloten.	Ja
9	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee
10	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!		
ZWE-00301	1	<p>Mijn belangrijkste bezwaren gaan over de luchtkwaliteit in de regio Utrecht en de extra broeikasgassen die extra automobilititeit door de verbreding van de Ring zal opleveren. Daarnaast maak ik mij zorgen over de geluidsoverlast. De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te verbeteren. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de luchtverontreinigende stoffen toenemen. Mijn zoon heeft astma en ik ben bang dat zijn aanvallen van benauwdheid zullen toenemen door dit besluit. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch toenemen. Verder is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is bovendien onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om onze gezondheid, onze kwaliteit van leven.</p> <p>Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen. Wij zijn in Parijs december 2015 internationale verplichtingen aangegaan om de uitstoot van broeikasgassen drastisch en op korte termijn te beperken. Uw besluit tot verbreding van de Ring, en ook het verhogen van de maximale snelheid op snelwegen zijn niet te rijmen met de doelstellingen uit het klimaatverdrag. Graag uw reactie daarop!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).</p> <p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p>	Ja
	2	Voor mij is het onaanvaardbaar dat u de bewoners in het zuiden van Utrecht in geluidsoverlast laat leven. Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het aanbrengen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p>	Nee
	3	De geluidsschermen moeten liefst voorzien zijn van zonnecellen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
ZWE-00302	1	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande</p>	Ja

		(vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	
2	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
3	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
4	Ik wil u met klem verzoeken om de argumenten van Kracht van Utrecht mee te wegen. Deze organisatie heeft een werkelijk voortreffelijke analyse gemaakt van nut en noodzaak. U wilt ons een aantal vooronderstellingen doen geloven: 100 jaar lang hoge economische groei?? Het jarenlang afsluiten van wegen zou helemaal niets kosten?? En last but not least uw verwachting, dat we nog een eeuw lang op fossiele brandstoffen zullen blijven rijden?? Denkt u niet dat de Tweede Kamer een paar leden heeft, die hier dwars doorheen zullen prikken, en die voorspellingen over 100 jaar zullen afdoen als wat ze zijn: pure science fiction? Uw beweringen kloppen niet en daarom zou u dit project beter direct kunnen schrappen, al was het maar vanwege het ontbreken van rendement.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee
5	Dieselgate heeft duidelijk gemaakt dat ook nieuwe auto's veel NO _x uitstoten. In vele gebieden, waaronder Natura 2000, is nu al de stikstofdepositie te hoog. De PAS gaat dat niet oplossen, maar intussen verhoogt dit project wel de depositie daar. Om die reden mag het project niet doorgaan. Eerst moet u de naam Natura 2000 maar waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden geïmagineerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
6	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die niet een tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en	Nee

		zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	
8	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Ja
9	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen : http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
10	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerptractébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
11	Ik vind dit project onacceptabel. Weet u dat u eeuwenoude bomen zult doden? Het duurt letterlijk honderden jaren voor je weer dezelfde potentie terug hebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Zo kunt u niet omgaan met de toekomst van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tractébesluit).	Nee
13	Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die wel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee

	14	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	15	Voor het OTB zijn de normen voor luchtvervuiling tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden aangepast aan nieuwe, strengere normen en in het TB moet u aangeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Ik denk aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Het is onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	16	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
	17	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	18	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
	19	De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
ZWE-00303	1	De Veldkeuken vindt het verstandiger om alsnog af te zien van de verbreding. ad 1) Er staan geen onjuistheden in de OTB, integendeel; goed stuk werk, maar er zou om redenen genoemd in de zienswijze van het buurtschap (bijlage 1) afgezien moeten worden van de verbreding, waaraan wij willen toevoegen: a) Niet alleen de natuurwaarden zijn van belang, maar ook de cultuur historische waarde is van groot belang. De 3 in de 18e eeuw gebouwde landhuizen (Oud Amelisweerd, Nieuw Amelisweerd, Rhijnauwen) vormen een Unieke combinatie met het landgoed Amelisweerd en het idyllische riviertje de Kromme Rijn. Je mag zoiets alleen aantasten als het absoluut onvermijdelijk is. en dat is niet het geval omdat: b) er goede kans is dat de verbreding overbodig is als de werkzaamheden klaar zijn. Dat is PAS in 2026 over 10 jaar!! de ontwikkelingen op het gebied van zelfrijdende auto's dragen met name bij toepassing op de snelweg (daarbuiten zal langer duren) bij aan het oplossen van files, doordat de remafstand afneemt (reactiesnelheid 0) de auto's met regelmatig afstand	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. De cultuurhistorische waarde van Amelisweerd is beschreven in het deelrapport Archeologie en cultuurhistorie en meegewogen in de milieu-effectrapportage.	Nee

		tot elkaar en regelmatigere snelheid zullen rijden, en het zelfrijden wellicht kan bijdragen aan "ontweven".		
	2	Indien de verbreding doorgaat dan vraagt de Veldkeuken aandacht voor de bereikbaarheid van ons restaurant tijdens de werkzaamheden en voor de bereikbaarheid van de bakkerij. Onze gasten en klanten komen grotendeels vanuit de stad Utrecht via de N411 met fiets, auto en OV Geraakt in belang: Bereikbaarheid voor ons het belangrijkste (letterlijk van levensbelang) tijdens de werkzaamheden. In bijlage 2 (de zienswijze van de gemeente Bunnik wordt hiervoor aandacht gevraagd. Wij denken dat dit aspect ook al een belangrijke rol moet spelen in het afsluiten van de contracten met de opdrachtnemers, hetgeen in 2018 zal spelen (zie \$7 OTB).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).	Nee
ZWE-00304	1	Dir is een slecht plan. De luchtvervuiling is al een groot probleem in Oost en Centrum. Je gaat vuile diesels ween en maakt er een gigantische snelweg bij. Het lawaai is ook bijzonder storend, nu al. En waar moet al die auto's op-en afrijden? Ik verwacht dat het Rijk zich bezig houdt met verbeteringen van het leefklimaat en met de gezondheid van de mensen. Dan maar een paar minuten in de file. Wat is belangrijk? Het geluk van de mensen toch? Laat de PVDA zich nou eens schrapEtten! Onjuistheden: Over het hoofd gezien belang: Het wwoongenot Geraakt in belang: Ja, gezondheid bedreigd door fijnstof En het natuurgebied Amelisweerd dat zo belangrijk ia voor ons allen. Laten we geen Rotterdam worden waar de natuur onbereikbaar is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen.	Ja
ZWE-00305	1	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrokindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
	2	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	3	Ik vind dat de regering nu haar besluit moet herzien op basis van voortschrijdend inzicht door terug te komen op haar doelstelling 'de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Als oplossing moet de regering de infrastructuur verbeteren met openbaar vervoer, dus niet met meer asfalt en meer autobewegingen. Hiermee voldoet de regering tevens veel beter aan aan de andere doelstelling 'de kwaliteit van de leefomgeving in stand houden'.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	4	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens	Ja

	tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tengvallend doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	(achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	
5	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de werkzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegeteld, verliest de de economische onderbouwing van het project zijn geldigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	Nee
6	Van goed, intelligent, beleid mogen we verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een slecht voorbeeld: als het al even werkt, dan toch zeker niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in verhevigde mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer: dat kan veel beter, frequenter, en betrouwbaarder. Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, meer geholpen zullen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
7	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja
8	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
9	De landschapswal is nu een belangrijk geluidsslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging 2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	Ja

	10	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
	11	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee
ZWE-00306		De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	1	De huidige generatie scholieren en studenten is gewend aan het gebruik van OV en fiets en gelukkig zien velen van hun de voordelen er van in. Veel jong-volwassen zijn zo aan het gebruikmaken van het OV gewend dat ze dit blijven doen, in plaats van over te stappen naar een auto. Daarnaast bloeien initiatieven als Greenwheels, MyWheels en Snappcar (een vorm van autodelen). Het zou u sieren onderzoek te doen naar deze trends, naar de duurzaamheid van deze trend en dan kunt u misschien wel vaststellen dat in de toekomst minder van de auto gebruik gemaakt zal worden - en dat heeft uiteraard ook consequenties op de drukte op de A27. In dit verband wil ik ook noemen dat de ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen zeer snel gaat. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is, dat al het toekomstige verkeer gewoon in de huidige bak past!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
	3	Een ring om een stad heen zal deze stad niet bereikbaar maken, lijkt me. De mensen willen de stad in, en niet er omheen cirkelen! Zorg liever voor parkeergarages aan de uitvalswegen, en vooral voor hoogwaardig, betrouwbaar en frequent openbaar vervoer tussen die garages en de binnenstad. Dàt zal de stad pas echt ontsluiten!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	4	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	De bereikbaarheid van de regio moet dringend verbeterd worden en gelukkig is dit ook zeker mogelijk! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk voluit in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een geheel andere: de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak zal niet tot het gewenste resultaat leiden. Sterker nog, het resultaat zal zijn doel totaal voorbijschieten. Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nòg	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

	minder toegankelijk, en verzieken daar het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!			
6	De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten opzichte van de heel geringe tijdwinst voor passerend automobilisten. Het alternatief, OV en fiets, biedt daarvoor soelaas. Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, stikstofoxiden, remmen-, wegdek- en bandenslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen verergeren. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km/u zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km/u zal de luchtverontreiniging afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat de luchtvervuiling in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan het streven om de normen van de WHO te halen. De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende en vervuilende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door 'treintje-rijden' energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee	
7	Als de maximum snelheid naar 80 km/u gaat is verbreding niet meer nodig. Dan zal de luchtkwaliteit in de regio mogelijk voldoende verbeteren door afname van de roetuitstoot. Dit project trekt verkeer aan en bijkomend nadeel daarvan is dat daardoor het aantal doden en gewonden op de snelwegen kan stijgen. Voer op de Ring een snelheid van 80 km/u in. Dat is veiliger en schoner.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden , blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.		Ja
8	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden geïmagineerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.		Nee
9	De stikstofvervuiling van de natuur is nu al een halve eeuw zo groot dat nu zelfs de eiken op de Veluwe en de rupsen op de eik na jaren van slechte groei beginnen te sterven. Daar draagt het wegverkeer belangrijk aan bij, ook het verkeer op de Ring. Reden	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).		Nee

	<p>te meer om de stikstofemissies van het verkeer sneller te reduceren en alles toe doen wat mogelijk is om de groei van het verkeer te stoppen, zodat de verlaging van de emissies per km van auto's en trucks ook daadwerkelijk tot minder stikstofstress in de natuur leidt. Dit nieuwe probleem van eiken- en rupsensterfte in de natuur is in de MER ook niet onderzocht. Ik dring dan ook sterk erop aan dat u de juiste maatregelen treft om het wegverkeer te verminderen.</p>		
10	<p>De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
11	<p>Voor het ontwerp-tracébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.</p>	Nee
12	<p>De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek in Amelisseweerd. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisseweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).</p>	<p>De landschapswal bij Amelisseweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging 2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisseweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisseweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.</p>	Ja
13	<p>Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisseweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
14	<p>Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisseweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisseweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p>	Nee
15	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt.</p>	Ja
16	<p>Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar dit oplossen met een bypass voor het verkeer door Amelisseweerd (of welk bos of weiland dan ook) moet bij voorbaat uitgesloten zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd). Rijkswaterstaat heeft in het geactualiseerde MER een beheersmaatregel uitgewerkt bij de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode uitgesloten. Bij de overige bouwmethoden kan beschadiging van het folie optreden en kan dit in uitzonderlijke scenario's inderdaad leiden tot water op de A27. De kans van optreden is</p>	Ja

			echter dusdanig laag dat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.		
17	Als de aanleg ondanks het niet bewezen nut tóch doorgaat moet er een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. In haar advies van juli 2019 geeft de Commissie aan dat het geactualiseerde MER over de beoogde bouwmethode helder is opgebouwd en voor veel onderwerpen gedetailleerde informatie bevat. De Commissie m.e.r. vindt dat het aangevulde rapport goed laat zien waarom de minister kiest voor de bouwmethode met een schermwand in de ondergrond en terugpompen van grondwater in de bodem. Op die manier kan het grondwaterpeil goed onder controle blijven. Met het 'hand aan de kraan'-principe wordt de verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd beperkt en worden negatieve effecten op bomen en vegetaties voorkomen. De uitvoeringsrisico's van de ondergrondse schermwand worden met verschillende maatregelen beheersbaar geacht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.	Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.	Ja
18	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.		Nee	
ZWE-00307	1 Ik maak bezwaar tegen de huidige plannen omdat wij als bewoners rechtstreeks zicht hebben op de A12. Het geluidsniveau is al erg hoog zeker omdat de verkeersdrukte alleen maar toe neemt met de jaren. Dat er een verbreding komt snappen wij maar de huidige plannen hebben naar onze mening enige aanpassingen nodig. Onjuistheden: Over het hoofd gezien belang: Het plaatsen van geluidsschermen zou het zou een geluidsreductie behalen van 5dB, op welke onderzoek is dat gebaseerd? Het geluid is nu al erg hoog dus willen wij graag een betere aanpassing voor geluidsreductie en ook met beplanting omdat wij direct zicht hebben op het traject van de A12.	De maatregelen die ter hoogte van uw woning in de wijk Galecop in het ontwerp-tracébesluit zijn voorgesteld aan de hand van een gedetailleerd akoestisch onderzoek, conform de richtlijnen van de Wet milieubeheer. Dit onderzoek is terug te vinden op internet, op https://www.a27a12ringutrecht.nl . Op grond van de normen van deze wet, waarin onder andere gesteld wordt dat voor een groot deel van de woningen een geluidreductie van 5 dB moet worden bereikt, is het maatregelenpakket ontworpen. De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9d van het Deelrapport geluid - Specifiek van het Ontwerp tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 7 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot		Ja	

		Ook komt er een moment dat er gebouwd gaat worden in de polder Rijnenburg aan de westzijde van de A2. Ik heb begrepen dat de ontsluiting van deze weg ook bij ons voor de deur komt. Wij zien graag dat dit direct wordt meegenomen in de verbreding van de A12 zodat en geen extra weg kom voor onze 77 woningen komt te liggen en deze weg strak langs de A12 wordt gerealiseerd.	maximaal 52 dB. Dit is 6 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. De ontwikkeling van Reijnenburg is niet meegenomen in de plannen voor de Ring Utrecht, omdat hier nog geen besluitvorming over plaatsgevonden heeft. De ligging van de ontsluitingsweg, als deze er komt, valt onder de gemeente Nieuwegein en buiten het mandaat van dit project.	
	2	Tevens hebben wij nu al last van veel meer fijnstof en door de verbreding en krijgen wij hier nog meer last van omdat de weg dichterbij de woningen komt met als gevolg zwarte woningen, vieze luchtfilters en extra geluid etc. Ik zie weinig extra oplossingen van het milieu voor ons als directe bewoners in dit project en wil dit graag weten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigend vervuילend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.	Ja
	3	Het zou goed zijn om alle bewoners van de direct aanliggende straten te informeren over deze punten.	Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.	Nee
ZWE-00308	1	Stop dit megalomane plan. Mobiliteit verandert. Zeker is dat in 2026 de situatie anders is. Behoeft aan meer asfalt is iets uit het verleden. Meer van hetzelfde in een veranderende wereld is geld verspillen. Onjuistheden: Mobiliteit is aan het veranderen. De auto is steeds minder een essentieel statussymbool. Deelauto's, zelfrijdende auto's en internetcommunicatie leiden tot veranderingen en minder behoefte aan asfalt. Nieuwe mogelijkheden als monowiel, hoverboard en drones kennen we nu al, andere vernieuwingen zitten al in de pijplijn. Dat zal leiden tot onvoorspelbare veranderingen, dat gaat snel, grote autofabrikanten spelen er al op in. Het extrapoleren van groei uit het verleden is in die omstandigheden niet rationeel. Die veranderingen maken wellicht totaal andere infrastructuur nodig, daar moet geld voor gereserveerd worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de lange termijn ontwikkelingen van het verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016. In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Opgemerkt wordt dat de te hanteren uitgangspunten van de verkeersmodelberekeningen met het NRM jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden steeds de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden.	Ja

			<p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
	2	Tijdens de werkzaamheden zal overlast voor omwonenden zijn die de gezondheid bedreigt [lawaai, stof, fijnstof]. Verkeersmaatregelen zullen tot gevaarlijk en hinderlijk verkeer leiden.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
	3	Mijn huis zal moeilijk verkoopbaar zijn. Bij verkoop zal waardedaling voor mij aanmerkelijk nadeel opleveren. Na afronding is mijn omgeving ongezonder en mijn huis minder waard.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
ZWE-00309	1	<p>Mijn reactie over de A12. Als gebruiker van het bos Amelisseweerd voor recreatie (onder andere hardlopen) heb ik geen bezwaar tegen verbreding, maar wel tegen het feit dat er geen uitgebreide tunnel komt om het verkeer door te leiden. Een tunnel van knooppunt Lunetten tot en met de A28. Dan is er goede doorstroming voor het verkeer en kunnen we gewoon recreëren in het bos. Ook geluidsoverlast en fijnstof worden hierdoor als minder last ervaren door bewoners.</p> <p>Onjuistheden:</p> <p>Over het hoofd gezien belang: De belangen van de recreanten in Amelisseweerd zijn over het hoofd gezien. Geraakt in belang: Ja, als recreant in Amelisseweerd, door een kleine overkapping is er minder ruimte voor groen en hebben de gebruikers te veel last van geluidsoverlast en fijnstof. Door een lange tunnel worden al deze nadelen opgeheven.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.2 tunnels).</p> <p>Een tunnelvariant is onderzocht in de milieu-effectrapportage eerste fase en is afgevalen om verschillende redenen. Bovendien kan een knooppunt niet in een tunnel gelet op de regelgeving ten aanzien van tunnelveiligheid.</p>	Ja
ZWE-00310	1	Tijdens de werkzaamheden aan het vlied zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>	Ja
	2		In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee

	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
3	De natuur op land, in het water en in zee wordt nog steeds zwaar geteisterd door stikstof uit de landbouw, van het wegverkeer en in vergelijking hiermee een beetje van industrie en verwarming van woningen. Zo wordt de gevoelige natuur in de Veluwe, de duinen, veenmosrietlanden, beekdalen en hoogvenen vaak twee maal te zwaar belast dan ze aan kan en in delen van Nederland nog veel erger. Brandnetel, braam en gras overwoekeren daardoor alles wat kwetsbaar is en minder hard groeit waardoor de natuur steeds meer verarmt. De stikstofoxiden van het verkeer hebben daarin een belangrijk aandeel, ook de Ring om Utrecht. Ook in de steden is de lucht nog steeds te vuil. Ik maak ernstig bezwaar tegen de uitbreiding van het verkeer op de Ring maar ook daar naar toe, waardoor de stikstofdruk nog minder afneemt dan toch al het geval zou zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
4	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluiptverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
5	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
6	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een ommissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
7	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaantvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste van een stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Mensen in volkstuinten, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
10	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die niet een tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de	Nee

			omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	
	11	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
	12	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00311	1	Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken. Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014. De automobilist mijdt de spits. Verbreding is dus niet nodig; het verleidt automobilisten alleen maar om weer in de spits te gaan rijden?	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de lange termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking, is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten van dat moment. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016. In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Opgemerkt wordt dat de te hanteren uitgangspunten van de verkeersmodelberekeningen met het NRM jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden steeds de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja
	2	Dit project trekt verkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen, en waarschijnlijk ook op de andere wegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm voortzetten. Voer op de Ring een maximum snelheid van 80 km/u in. Dat is veiliger.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	3	Dit project trekt verkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen, en waarschijnlijk ook op de andere wegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm voortzetten. Voer op de Ring een maximum snelheid van 80 km/u in. Dat is veiliger.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee

4	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.	Nee
5	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
6	Geluidsschermen worden gepresenteerd als goede remedie tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. Het effect wordt kleiner naarmate de afstand toeneemt. Wij maken ons ook zorgen om het effect van het terugkaatsen van geluid tegen de schermen. Is dat wel goed doorgerekend? In onze wijk Tuinwijk (Utrecht Noordoost) hebben we de afgelopen 20 jaar de geluidsoverlast van het verkeer drastisch horen toenemen, overdag en 's nachts. Zelfs met oordoppen of dichte ramen 's nachts ervaren we vaak geluidshinder.	Om het geluid van snelwegen te verminderen is een bronmaatregel zoals een geluidarm asfalt verharding een van de meest efficiënte oplossingen omdat deze ook op grotere afstand effect heeft. In het project Ring Utrecht wordt daarom het stille tweelaags ZOAB aangelegd. Aanvullend op dit stille asfalt worden ook geluidsschermen geplaatst. Deze moeten zo worden gebouwd dat geluidweerkaatsing tegen het scherm zoveel mogelijk wordt voorkomen. Een van de mogelijkheden hiertoe is het bekleden van het scherm met geluidabsorberend materiaal. In het akoestisch onderzoek is hier rekening mee gehouden. Daaruit blijkt ook dat in de wijk Tuindorp de toekomstige geluidbelasting van de rijkswegen na realisatie van het project Ring Utrecht niet hoger is dan de voorkeurswaarde van 50 dB.	Nee
7	Geluidsschermen bieden voor de vogels in Amelisweerd al helemaal geen bescherming. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur, 2.8.4 effect van geluid op vogels.	Nee
8	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foeragegebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foeragegebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foeragegebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
ZWE-00312	1 Hoewel in theorie geen voorstander voor verbreding van de A12, denk ik dat ik alleen al door de stadsboulevard 't Goylaan, Hoograven er wel mee moet instemmen. Om deze te ontlasten kan mogelijk de verbreding van de A12 een oplossing zijn. Wel moet er rekening gehouden met overlast voor bewoners in Hoograven, dus dat betekent een hogere wand dan 7 meter, En nog beterde oplossing is een complete overkapping, dan is er geen geluidsoverlast en dan kan de fijnstof worden opgezogen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (glazen overkapping). Voor Hoograven is een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. In het pakket is voor Hoograven een bovenwettelijke maatregel voorzien: het verhogen van het wettelijke scherm van 7 meter naar 9 meter. Op de website van de provincie kunt u informatie krijgen over deze bovenwettelijke maatregel in het definitieve pakket, zie https://www.provincie-	Ja

			utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht.	
	2	Ik denk dat de belangen van de bewoners van Hoograven over het hoofd zijn gezien. Ons nadeel is geluidsoverlast en fijnstof. Geraakt in belang: Geluidsoverlast en fijnstof.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. In hoofdstuk 19 van het MER Tweede Fase is specifiek ingegaan op de effecten in Hoograven. Door plaatsing van de geluidschermen langs de A12 neemt de geluidbelasting aanzienlijk af; het effect op de luchtkwaliteit is gering en het ruimtebeslag is zo beperkt mogelijk gehouden. Er is wel degelijk rekening gehouden met de belangen van de inwoners van Hoograven. De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het Deelrapport geluid - Specifiek van het Ontwerp tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 7 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 52 dB. Dit is 6 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. De geluidbelasting bij uw woning zal naar verwachting aanzienlijk lager worden als gevolg van de maatregelen die worden getroffen: de aanleg van een stiller wegdek en het plaatsen van schermen tot een hoogte van 7 meter aan de noordzijde van de A12. Op basis van de berekeningen van het akoestisch onderzoek is een verlaging van de geluidbelasting met 7 dB bepaald.	Ja
ZWE-00313	1	De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek in Amelisweerd. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overall minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging 2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	Ja
	2	De natuur op land, in het water en in zee wordt nog steeds zwaar geteisterd door stikstof uit de landbouw, van het wegverkeer en in vergelijking hiermee een beetje van industrie en verwarming van woningen. Zo wordt de gevoelige natuur in de Veluwe, de duinen, veenmosrietlanden, beekdalen en hoogvenen vaak twee maal te zwaar belast dan ze aan kan en in delen van Nederland nog veel erger. Brandnetel, braam en gras overwoekeren daardoor alles wat kwetsbaar is en minder hard groeit waardoor de natuur steeds meer verarmt. De stikstofoxiden van het verkeer hebben daarin een belangrijk aandeel, ook de Ring om Utrecht. Ook in de steden is de lucht nog steeds te vuil. Ik maak ernstig bezwaar tegen de uitbreiding van het verkeer op de Ring maar ook daar naar toe, waardoor de stikstofdruk nog minder afneemt dan toch al het geval zou zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	3	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	4	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee wordt de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor weer functioneel.	Ja
	5	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan	De hoogte van de geluidschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt	Nee

	de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte nnn met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	
6	Verbreiding van wegen en dus nog meer wegverkeer gaat niet samen met minder energiegebruiken en minder CO2-emissies. Trein, bus en (elektrische) fiets zijn het energiezuinige, CO2-vrije alternatief. Dus geen verbreding van de Ring en geen nieuwe wegen meer.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
7	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Mag ik verzoeken de argumenten van de Kracht van Utrecht mee te wegen? Deze organisatie heeft een goede analyse gemaakt van nut en noodzaak: zie http://krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/447-mkba-ring-utrecht-in-nieuwe-wlo-scenarios . U wilt toch niet beweren dat wij vanaf nu 100 jaar lang in hoge economische groei blijven, dat wij vanaf nu 100 jaar lang op fossiele brandstof blijven rijden EN dat de Nederlandse maatschappij geen extra kosten te verduren krijgt omdat u jarenlang wegen moet afsluiten? Elk van deze beweringen is onrealistisch, maar als u dat voor minstens 1 ervan zou toegeven zou u direct besluiten het hele project te schrappen wegens ontbreken van rendement.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
10	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer auto's richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
11	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee

		Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.		
	12	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
ZWE-00314	1	Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).	Nee
	2	Dat het verkeer door de bak bij Amelisseweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	3	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	4	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.	Nee
	5	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	6	Wij maken ons zorgen om het lot van de oude bomen, vooral in Amelisseweerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	7	Geluidsschermen worden gepresenteerd als goede remedie tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. Het effect wordt kleiner naarmate de afstand toeneemt. Wij maken ons ook zorgen om het effect van het terugkaatsen van geluid tegen de schermen. Is dat wel goed doorgerekend? In onze wijk Tuinwijk (Utrecht Noordoost) hebben we de afgelopen 20 jaar de geluidsoverlast van het verkeer drastisch horen toenemen, overdag en 's nachts. Zelfs met oordoppen of dichte ramen 's nachts ervaren we vaak geluidshinder.	Om het geluid van snelwegen te verminderen is een bronmaatregel zoals een geluidarm asfalt verharding een van de meest efficiënte oplossingen omdat deze ook op grotere afstand effect heeft. In het project Ring Utrecht wordt daarom het stille tweelaags ZOAB aangelegd. Aanvullend op dit stille asfalt worden ook geluidsschermen geplaatst. Deze moeten zo worden gebouwd dat geluidweerkaatsing tegen het scherm zoveel mogelijk wordt voorkomen. Een van de mogelijkheden hiertoe is het bekleden van het scherm met geluidabsorberend materiaal. In het akoestisch onderzoek is hier rekening mee gehouden. Daaruit blijkt ook dat in de wijk Tuindorp de toekomstige geluidbelasting van de rijkswegen na realisatie van het project Ring Utrecht niet hoger is dan de voorkeurswaarde van 50 dB.	Nee
	8		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur, 2.8.4 effect van geluid op vogels.	Nee

		Geluidsschermen bieden voor de vogels in Amelisweerd al helemaal geen bescherming. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.		
	9	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
ZWE-00315	1	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	2	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	3	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee wordt de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor weer functioneel.	Ja
	4	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de wekzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegeteld, verliest de de economische onderbouwing van het project zijn geldigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	Nee
	5	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

6	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
7	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm met geluidabsorberend materiaal te bekleden.	Ja
8	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
9	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee
10	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een	Ja

			<p>mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	
	11	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>	Ja
	12	<p>De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).</p>	Nee
ZWE-00316	1	<p>De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwettunnel is.</p>	<p>De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.</p>	Nee
	2	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.</p>	Ja

3	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
4	Bereikbaarheid vergroten? Ik zie de Ring meer als een wurgende stinkstrop, waar zoals vaker weer de mindere inkomensgroepen het meest onder te lijden zullen hebben. Het zal eerder scheidend dan verbindend werken, niet alleen buurtlokaal maar ook psychologisch.	Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. En het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.	Nee
5	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
6	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie.</p> <p>In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Ja
7	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>	Ja

		In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	
8	In het verleden is hard gevochten tegen de vernietiging van Amelisweerd door de A27. Die strijd wordt herinnerd in een monument bij de A27. Wanneer knooppunt Rijsweerd wordt gereconstrueerd moet u de monumentale waarde van dat monument respecteren. Ik mis elke verwijzing naar dat monument.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
9	De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten opzichte van de heel geringe tijdswinst voor passerend automobilisten. De alternatieve oplossing, OV en fiets, biedt daarvoor soelaas.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
10	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaantvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
13	Mag ik verzoeken de argumenten van de Kracht van Utrecht mee te wegen? Deze organisatie heeft een goede analyse gemaakt van nut en noodzaak: zie http://krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/447-mkba-ring-utrecht-in-nieuwe-wlo-scenarios . U wilt toch niet beweren dat wij vanaf nu 100 jaar lang in hoge economische groei blijven, dat wij vanaf nu 100 jaar lang op fossiele brandstof blijven rijden EN dat de Nederlandse maatschappij geen extra kosten te verduren krijgt omdat u jarenlang wegen moet afsluiten? Elk van deze beweringen is onrealistisch, maar als u dat voor minstens 1 ervan zou toegeven zou u direct besluiten het hele project te schrappen wegens ontbreken van rendement.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
14	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
15	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater	Ja

			<p>altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>	
ZWE-00317	1	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja
	2	Van goed, intelligent, beleid mogen we op zijn minst verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een slecht voorbeeld: als het al eventjes werkt, dan toch zeker niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in verhevigde mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer: dat kan beter, frequenter, en betrouwbaarder. Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, veel beter mee uit zullen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	3	Het is onbegrijpelijk dat potentiële mogelijkheden om alternatieve energie op te wekken bij projecten die vallen onder de verantwoordelijkheid van een milieuminister niet optimaal worden benut. Geluidwerende schermen langs de Ring dienen dan ook standaard als een geïntegreerd zonnepaneel te worden uitgevoerd, al dan niet in combinatie met de werkzaamheden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
	4	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	5	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptraacébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptraacébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptraacébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptraacébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptraacébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
	7	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m ²) te klein	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad	Nee

	om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	
8	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
9	Onlangs hebben het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geconstateerd dat de aanleg van extra snelwegen in Nederland niet meer rendabel is. Dat geldt zeker voor dit project, dat door alle ingrepen in de leefomgeving van mens, dier en plant toch al extra duur is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
10	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basisonderzoekgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
11	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
12	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp-tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
13	Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
ZWE-00318	1 Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.		
2	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
3	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
4	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
5	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
6	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee

		weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.		
	7	Het verbaast mij dat de VVD, toch een partij die wars is van verspilling van belastinggeld, zo vasthoudt aan dit project. Ik vermoed dat hier een politiek spelletje wordt gespeeld, waardoor het mogelijk is dat het ego van een minister de drijvende kracht is achter een weg die niemand wil.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	8	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00319	1	Als bewoner van het Zwarte Woud, direct grenzend aan de A27 in de wijk Lunetten, maak ik me zorgen om een aantal zaken die onvoldoende door Rijkswaterstaat onderzocht zijn en die een risico betekenen voor mij als bewoner op deze locatie. Als bewoner van de wijk Lunetten, die gebruik maakt van de voorzieningen in de wijk, waaronder Park De Koppel, maak ik me zorgen om een aantal onderdelen uit de plannen van Rijkswaterstaat waar in mijn ogen, en die van vele wijkgenoten met mij, onvoldoende meegewogen zijn in de door Rijkswaterstaat ontwikkelde plannen. Als bewoner van Lunetten die recreëert in het nabijgelegen Amelisweerd, heb ik grote bezwaren tegen de voorgenomen plannen die grote schade toebrengen aan de toch al onder druk staande natuur op die plek. Als Nederlands burger maak ik bezwaar tegen plannen die minimaal een investering van 1,2 miljard Euro vergen, grote risico's opleveren voor de omgeving en voor de verkeersdoorstroom tijdens de bouwperiode, die vanwege de hoge risico's veel hogere kosten met zich mee gaan brengen en waarvan nut en noodzaak onvoldoende en met achterhaalde gegevens onderbouwd is. Onderstaand zal ik mijn standpunten per 'rol' toelichten.	Dit onderdeel van uw zienswijze is voor kennisgeving aangenomen. De specifieke punten over schade, natuur en investeringen worden in het onderstaande beantwoord.	Nee
	2	Als bewoner Zwarte Woud, Utrecht Lunetten De straat waar ik woon grenst onmiddellijk aan de bak van de A27, op een plek waar het folie verbreed moet worden. Gezien het feit dat hier alleen nog sprake is van oplossingsrichtingen waar onderzoek naar gedaan is door Witteveen+Bos en de beslissing over welke methode gebruikt gaat worden pas gaat vallen bij de aanbesteding van het project, wordt er straks door de minister een beslissing genomen waarbij van een belangrijk deel van het project onbekend is hoe dit uit zal pakken en of het globale plan in werkelijkheid wel uitgevoerd kan worden. Uit het rapport Wegverbreding A27 Overzicht methoden 'bouwen in de folieconstructie' dat Witteveen+Bos in opdracht van Rijkswaterstaat heeft opgesteld, blijkt duidelijk dat men op dit moment onvoldoende zicht heeft op de omvang van de risico's. Bij alle onderzochte technieken er wordt gesteld dat de gevolgen voor de omgeving afhangen van de gekozen techniek, maar gezien het feit dat geen van de voorgestelde technieken ooit op deze grote schaal is toegepast, betekent dit de facto dat de risico's op dit moment niet ingeschat kunnen worden. Voor een plan van 1,2 miljard Euro is het onacceptabel dat ik als bewoner in het ongewisse blijf over de risico's totdat er zich een aannemer meldt die zegt dat hij de klus voor een bepaald bedrag kan klaren. De afgelopen jaren is bij diverse grootschalige projecten waar Rijkswaterstaat bij betrokken is, gebleken dat deze werkwijze inderdaad risico's met zich mee brengt en schade tot gevolg heeft, ofwel ten aanzien van de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja

	<p>omgeving, ofwel in de vorm van oplopende kosten. Het risico van een aannemer die tegen te lage kosten een techniek aanbiedt die in de praktijk tot schade kan leiden is niet ondenkbaar en Rijkswaterstaat biedt onvoldoende waarborg om mij er als bewoner van te overtuigen dat dit risico niet of slechts in geringe mate bestaat.</p> <p>Bij diverse voorgestelde werkwijzen zie ik de volgende risico's:</p> <p>Bij de wateropzetmethode kan het heien van een damwand tot trillingen die schade aanbrengen aan mijnwoning en bij het bezwijken van de damwand wordt de gehele waterhuishouding in mijn omgeving verstoort, met de kans op verzakkingen en schade aan mijn woning en uitdroging van de omgeving.</p> <p>Bij de persmethode bestaat het risico dat het folie scheurt wat tot een verstoring van de waterhuishouding in mijn omgeving leidt, met de kans op verzakkingen en schade aan mijn woning en uitdroging van de omgeving.</p> <p>Bij de groutmethode bestaat het risico dat het folie door het uithakken van het versteende talud beschadigd raakt, ook dit leidt tot een verstoring van de waterhuishouding in mijn omgeving, met de kans op verzakkingen en schade aan mijn woning en uitdroging van de omgeving.</p> <p>Bij de methode waarbij de grondwaterdruk tijdelijke verlaagd wordt bestaat het risico op uitdroging van de omgeving en wordt de waterhuishouding verstoord, met de kans op verzakkingen en schade aan mijn woning.</p> <p>Witteveen+Bos stelt: 'Indien wordt overwogen om deze methode in dit folievak toe te passen, verdient het aanbeveling nader onderzoek te doen naar de ecologische gevolgen van deze grondwaterstandsverlaging en de mogelijke beheersmaatregelen om permanente negatieve ecologische effecten te voorkomen.'</p> <p>Het ontbreken van een berekening van deze risico's, in de eerste plaats voor mij als huiseigenaar, in de tweede plaats voor mij als wijkbewoner en in de derde plaats voor mij als belasting betalende burger is een ernstige tekortkoming in het voorliggende plan. Eerst een beslissing nemen op basis van een beperkt aantal gegevens en pas na een groen licht voor een project uitzoeken wat een goede techniek is en tegen welke kosten dat uitgevoerd kan worden, druist in tegen elke vorm van logisch nadenken en onderbouwd beslissingen nemen. Hier wordt gewoon gegokt, niet alleen met belastinggeld, maar ook met mijn eigendommen. Voorwaarde om een beslissing te nemen over een onderdeel van het project dat zulke grote risico's met zich mee brengt, is dat eerst bepaald wordt welke methode er gehanteerd wordt en wat de risico's daarvan zijn.</p> <p>Hoewel er een aantal technieken om het folie te verlengen is onderzocht, ontbreekt de berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Het uitvoeringsrisico is groot, zoals ook blijkt uit de rapportage van Witteveen+Bos, en dit risico zou moeten meegewogen worden in het OTB, zodat er een afweging op feiten kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.</p> <p>Een merkwaardige stelling die Witteveen+Bos hanteert in zijn rapport is bij de inschatting van de risico's voor de omgeving, die in alle gevallen als veilig wordt bestempeld, terwijl die status afhangt van de vraag of de technische oplossing al dan niet een risico met zich meebrengt, wat bij alle methoden op één na het geval is.</p> <p>Anders gezegd: als er in de techniek een risico is op falen of er is sprake van onzekerheden, dan is het risico van een effect op de omgeving net zo groot en kan niet kleiner zijn dan het technische risico, terwijl Witteveen+Bos doet voorkomen alsof het risico voor de omgeving er dan niet zou zijn.</p> <p>Als dit de rapportages zijn waarmee Rijkswaterstaat de beslissing over het OTB onderbouwt, dan is het risico op failure nog groter al werd aangenomen en vormt elke gekozen methode gezien de uitvoeringsrisico's een bedreiging voor mijn directe omgeving en voor mijn woning.</p>		
3	<p>Toename geluidbelasting</p> <p>Een grote zorg heb ik ten aanzien van de toename van de geluidbelasting. Uit bijlage 9e</p>	<p>In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord.</p>	<p>Nee</p>

	<p>deelrapport specifiek, Rekenresultaten gemeente Utrecht, behorende bij het Akoestisch onderzoek OTB/MER 2e fase Ring Utrecht, blijkt dat de geluidbelasting op diverse woningen in mijn buurt toeneemt. Daarbij is de westelijke gevel als uitgangspunt genomen.</p> <p>Deze gevel is echter niet maatgevend; dat zijn de oostelijke gevels van de woningen. Verder valt op dat voor diverse woningen en aan het Zwarte Woud en de Nieuwe Houtenseweg een meethoogte van 1,5 m is aangehouden, terwijl deze woningen zich op de eerste en tweede verdieping bevinden. Kortom, de berekeningen van de geluidsbelasting gaan uit van onjuiste uitgangspunten en ik vermoed dat de geluidbelasting op alle woningen in dit complex nóg verder toe zal nemen wanneer met de juiste uitgangspunten wordt gerekend. Dat is voor mij en mijn gezin onaanvaardbaar. Ook de woningen die iets verder van de weg afliggen krijgen te maken met een hogere geluidsbelasting, ook omdat er binnen de opzet van het gehele woningcomplex sprake is van een weerkaatsing van het geluid binnen de straten die het geluid op een aantal plekken versterkt. Ook dit akoestische effect is niet meegenomen in de geluidsmetingen en-berekeningen, hetgeen een ernstige tekortkoming betekent.</p>		
4	<p>Ontbreken geluidsmaatregelen Zwarte Woud</p> <p>Tussen de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud en de A27 bevindt zich nu nog een groot aantal bomen en andere dichte begroeiing die een geluidswerende werking hebben. Dat is ook nodig, omdat tussen de twee grote kantoor-gebouwen (respectievelijk Woudstede en ARBO) een groot gat zit, waar zonder die bomen en begroeiing veel verkeerslawaaï tussendoor zou komen. Ook houdt deze groenstrook veel geluid tegen van de spoorlijn, die hier de A27 kruist en met veel geraas de spoorviaducten passeert. Zie Bijlage 1: geluidswering Zwarte Woud.</p> <p>Groot is dan ook mijn verbazing dat deze groenstrook wel geschrapt wordt ten bate van de verbreding van de weg, maar dat er géén geluidswerende maatregelen zijn voorzien. Zelfs zonder geluidsmetingen en wettelijke bepalingen op dit punt, is hier sprake van een achteruitgang voor de omgeving en voor de omwonenden, wat in strijd is met de uitgangspunten voor dit project, in de woorden van Rijkswaterstaat zelf: 'De nagestreefde doelstelling voor de omgeving is dat maatregelen aan de Ring in elk geval niet tot verslechtingen leiden, en waar mogelijk zelfs een verbetering opleveren. Het gaat daarbij om het hele palet: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, sluipverkeer en bijvoorbeeld ook allerlei waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie.' Bron: Rijkswaterstaat, A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld, Mei 2016.</p> <p>Alleen daarom al is het ontbreken van geluidswerende maatregelen op deze plek onacceptabel. Bovendien blijkt dat in de geluidberekeningen geen rekening is gehouden met het feit dat deze volwassen bomen en overige begroeiing gekapt gaan worden. Deze bomen mogen volgens de geluidsrekenmodellen misschien niet worden meegerekend als geluidwerend, maar in de praktijk werkt dit hier op dit moment wel degelijk zo. Ik voorzie dan ook in de praktijk een nóg grotere toename van de geluidbelasting in vergelijking met de uitkomsten uit het gehanteerde geluidsmodel, een model dat uitgaat van jaarlijkse gemiddelden qua windrichting, weersomstandigheden etc., waarbij geen rekening gehouden wordt met het feit dat op veel momenten deze gemiddelde norm overschreden wordt. Van een partij die bovengenoemd citaat hanteert als uitgangspunt voor het ontwerp van de weg verwacht ik niet dat die op deze manier het toelaatbare volledig oprekt tot aan het maximaal toelaatbare binnen de wettelijke norm, die op zichzelf al omstreden is.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.</p>	Nee
5	<p>Groene buffer</p> <p>Zoals hierboven beschreven, bevinden zich in de open ruimte tussen de</p>	<p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep</p>	Ja

	<p>kantoorgebouwen diverse volwassen bomen. Hierdoor wordt de A27 vanaf het Zwarte Woud visueel dan ook niet ervaren, zie Bijlage 1: geluidswering Zwarte Woud. Volgens de uitbreidingsplannen van de A27 worden deze bomen gekapt, waardoor deze groene buffer tussen de A27 en de woningen op het Zwarte Woud compleet verdwijnt. Dit betekent dat mijn burens en ik direct zicht op de A27 gaan krijgen, wat een enorme achteruitgang betekent voor onze leefomgeving, het karakter van het groene Lunetten aantast en iets is wat wederom niet overeenkomt met de door Rijkswaterstaat geformuleerde uitgangspunten (zie citaat boven).</p> <p>Ik ben van mening dat ter compensatie van het verloren gaande groen er een groene wand opgetrokken moet worden tussen de weg en de kantoorgebouwen. Daarbij kunnen de gebouwen zelf een groene gevelbekleding krijgen en kan er tussen de twee kantoorgebouwen een groene muur gebouwd worden, wat enigszins overeenkomt met de situatie zoals die nu is en wat het voordeel biedt dat het groen een luchtzuiverende werking heeft. Hoewel Rijkswaterstaat ontkent dat groene begroeiing deze werking kan hebben, blijkt uit onderzoek dat dit wel degelijk het geval is.</p> <p>Hiernaast: op de overzichtskaart is het beoogde werkterrein van Rijkswaterstaat globaal aangegeven in het rood getinte gebied. Duidelijk zichtbaar is de korte afstand tussen de geluidswerende groenstrook langs de A27 en de woonwijk. De vernietiging van deze groenstrook ten bate van verbreding van de A27 en voor gebruik als werkterrein tijdens de acht jaar durende bouw zal tot een veel hogere geluidsbelasting van de woningen in de wijk Lunetten leiden. Bron: Google Maps. Hieronder: de groenstrook die een groene buffer vormt tussen de A27 en het gebied in de spoorwegdriehoek ('Tussen de Rails'), dat direct grenst aan de woonwijk Lunetten. Het gaat niet alleen om de landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarde van dit gebied, maar ook om de geluidswerende werking die deze groenstrook heeft ten opzichte van de toch al zwaar onder geluidsoverlast gebukt gaande wijk Lunetten.</p>	<p>en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden.</p> <p>Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen.</p> <p>Er vindt onderzoek plaats naar de luchtzuiverende werking van groene schermen. Tot op heden is deze werking nog onvoldoende aangetoond om mee te kunnen nemen in de berekening van de luchtkwaliteit. Om die reden wordt er in de berekening van de luchtkwaliteit geen rekening gehouden met een luchtzuiverende werking.</p>	
6	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>Niet alleen vanuit visueel oogpunt is een groen geluidsschermd noodzaak, maar dus ook vanuit het oogpunt van de luchtkwaliteit. Op diverse plaatsen worden in de plannen bomenrijen, soms zelfs in meerdere lagen, verwijderd. In het RIVM rapport "Het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit, Update 2011", RIVM Rapport 680705019/2011 van J. Wesseling, S. van der Zee (GGD Amsterdam) en A. van Overveld wordt op de situatie van bomen langs een snelweg ingegaan.</p> <p>'In het rapport is in sectie 4.5 voor een schematische situatie onderzocht wat het effect is van een aaneengesloten bomenrij langs een snelweg. Het effect van de bomenrij plus ondergroen is dat de concentraties op en direct naast de weg iets toenemen en de concentraties op grotere afstand iets afnemen omdat de luchtstroom omhoog wordt gestuwd. Hierbij is het eventuele effect van depositie van fijnstof op de bomen nog niet in rekening gebracht. Hoewel niet onderzocht, mag worden aangenomen dat meerdere boomrijen dit afschermdende effect versterken. Evenzo zal het verwijderen van bestaande bomenrijen naast een snelweg het opstuwende/afschermende effect van de bomenrijen naar verwachting verminderen en in hogere bijdragen van de emissies van het wegverkeer in de omgeving resulteren.' In het InnovatiePlatform Luchtkwaliteit (IPL) van RWS is het effect van groen langs wegen ook onderzocht en samengevat in 'Toepassingsadvies Vegetatie, Het advies t.a.v. de toepassing van vegetatie ter verbetering van de luchtkwaliteit langs snelwegen, Rapportnummer IPL-2b'. In het advies van het IPL wordt ook op de mogelijke afschermdende werking van groenstroken op grotere afstanden tot de weg gewezen. Tevens wordt gewaarschuwd voor potentieel negatieve effecten op kortere afstanden achter de vegetatie. Bij het uitdunnen van een</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf</p> <p>Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen.</p> <p>Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p>	Ja

<p>bestaande groenstrook is het denkbaar dat mogelijke kleine positieve effecten teniet worden gedaan en dat negatieve effecten gaan optreden. In de uitwerking van de plannen van Rijkswaterstaat ontbreekt een onderzoek naar het effect van het verwijderen van de groenstroken langs de snelweg op de luchtkwaliteit, terwijl dat voor een juiste beoordeling van de effecten op het milieu een noodzakelijk en onmisbaar onderdeel is. Op dit punt schiet Rijkswaterstaat te kort.</p> <p>In ieder geval is aangetoond dat de luchtkwaliteit in stadsparken en stadsbossen beter is dan in het bebouwd gebied daaromheen. [CROW, 2011]</p> <p>Ik reken het Rijkswaterstaat zwaar aan dat het onvoldoende onafhankelijk onderzoek doet naar het positieve effect van bomen en begroeiing op de luchtkwaliteit en dat Rijkswaterstaat de mogelijk negatieve effecten bij onoordeelkundige toepassing ten onrechte als eindconclusie hanteert. Bij juiste plaatsing en verhoudingen is aangetoond dat bomen en begroeiing een positief effect op de luchtkwaliteit hebben.</p> <p>Zonder compensatie in de vorm van een groene geluidsmuur en gevelbeplanting is het kappen van de bomen en de begroeiing tussen de kantoorgebouwen en de snelweg onacceptabel voor mij en mijn buurtgenoten in is de conclusie dat Rijkswaterstaat onvoldoende rekening houdt met de gevolgen voor de leefomgeving op deze plek.</p> <p>Als bewoner van de wijk Lunetten</p> <p>Heeft Rijkswaterstaat al moeite om de compensatie voor de gekapte bomen Amelisweerd op een fatsoenlijke manier rond te breien, over compensatie van de gevolgen op andere plekken, zoals in Lunetten, wordt in alle talen gezwegen en alles is erop gericht om de weg aan te leggen, en niet op een omgevingsvriendelijk inpassen van de weg.</p> <p>Voor Lunetten betekent de verbreding van de weg in ieder geval acht jaar bouwoverlast, met gedurende de bouw geluidoverlast en luchtverontreiniging, waarbij niet voldaan hoeft te worden aan de reguliere regelgeving, en de aanleg van geluidsmuren ter hoogte van 12 meter, een horizonvervuilende oplossing waarbij Rijkswaterstaat niet eens het geluidswerend effect kan garanderen (dit volgens een uitspraak van een medewerker van Rijkswaterstaat op de voorlichtingsavond in de Musketon, d.d. 2015).</p> <p>Toename van verkeer leidt sowieso tot een toename van geluidsoverlast en luchtverontreiniging, zonder dat daar voor de wijk iets tegenover staat. Ook hier is weer geen sprake van een ontwerp dat ingepast is in de omgeving, maar van een wegverbreding waarbij pas in tweede instantie gekeken wordt hoe er kan worden gegaan met de nadelige gevolgen. Het ontwerp principe van een steeds hogere geluidsmuur (12 meter, gelijk aan een flat van vijf verdiepingen) om de toename van meer geluid door meer verkeer te kunnen weerstaan is sterk verouderd en stamt uit de vorige eeuw.</p> <p>Eigentijdse, duurzame en toekomstgerichte alternatieven in de vorm van geheel of deels overkapte inpassing van de weg komen in de plannen niet voor, net zo min als de toepassing van andere innovatieve oplossingen. Mij is bekend dat ideeën hiervoor tijdens de inspraakperiode wel degelijk zijn voorgelegd aan Rijkswaterstaat, maar er is onvoldoende onderzoek of zo'n oplossing ingepast kan worden in het ontwerp. Een overkapping gecombineerd met elektriciteit opwekkende planten, windturbines en zonnepanelen zou een wijk als Lunetten voor een groot deel zelfvoorzienend kunnen maken, en daarmee zou de aantasting van de wijk door toenemende geluidsoverlast en luchtverontreiniging, zoals die door Rijkswaterstaat zelf voorzien wordt, en acht jaar bouwoverlast op een voor mij als wijkbewoner acceptabele manier gecompenseerd kunnen worden. Op zo'n manier zou het project tot een win-winsituatie omgezet kunnen en draagt een project van de Rijksoverheid bij aan het halen van de landelijke milieudoelstellingen en in het bijzonder die van de stad Utrecht. Voor wat hoort wat, tenslotte.</p> <p>Het niet verwerken van dit soort oplossingen op een project dat op z'n vroegst in 2026 opgeleverd wordt en een groot deel van deze eeuw mee moet gaan, is een ernstige tekortkoming van de Rijksoverheid ten opzichte van zijn burgers, zeker gezien de</p>	<p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuילend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telwerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie https://www.luchtmeetnet.nl/</p> <p>Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op https://www.nsl-monitoring.nl.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (glazen overkapping).</p> <p>U geeft aan dat er onderzoek is gedaan naar de invloed van bomen en struiken op de verspreiding van emissies van het wegverkeer. Doordat nog onvoldoende kennis is over het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit, wordt vegetatie niet meegenomen in het rekenmodel voor luchtkwaliteit. Het effect van weghalen of aanbrengen van vegetatie kan dan ook (nog) niet inzichtelijk worden gemaakt en kan niet worden meegenomen in het rekenmodel. Om die reden zijn de effecten van het toevoegen of weghalen van groenstroken niet meegenomen in de berekeningen.</p>
---	--

	<p>verplichtingen die de overheid op zich genomen heeft met de ondertekening van het verdrag dat eind 2015 tijdens de Klimaatconferentie Parijs 2015 (COP21) gesloten is. Het hele verhaal over de luchtkwaliteit en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een wassen neus. Het middelen van zware luchtverontreiniging waarbij het gemiddelde berekend wordt door de zwaar vervuilde gebieden op te tellen bij de zeer licht vervuilde gebieden is voor elk weldenkend mens natuurlijk een gotspe. Het betekent dat er op bepaalde plekken, zoals nu de woonwijken grenzend aan de A27/A12, geaccepteerd wordt dat er sprake is van verontreiniging die ver boven die landelijke geldende gemiddelde norm uitkomt, maar die vanwege de middeling wettelijk acceptabel is.</p> <p>Een organisatie die schermt met het al eerder genoemde citaat ('De nagestreefde doelstelling voor de omgeving is dat maatregelen aan de Ring in elk geval niet tot verslechtingen leiden, en waar mogelijk zelfs een verbetering opleveren. Het gaat daarbij om het hele palet: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, sluipverkeer en bijvoorbeeld ook allerlei waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie.' Bron: Rijkswaterstaat, A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld, Mei 2016.) zou zich ernstig moeten schamen om met zo'n redenatie zich te verdedigen, terwijl uit allerlei rapporten inmiddels duidelijk is dat de luchtverontreiniging veel schadelijker gevolgen heeft voor de gezondheid dan tot nog toe werd aangenomen.</p> <p>Professor Brunekreef, werkzaam bij het gerenommeerde en aan de Universiteit van Utrecht verbonden onderzoeksinstituut IRAS, heeft aangetoond dat de nu gehanteerde normen ernstig tekort schieten, kennis die ook bij Rijkswaterstaat en de Rijksoverheid bekend is. Ook de WHO (Wereldgezondheidsorganisatie) hanteert veel scherpere normen als het gaat om luchtverontreiniging en de gevolgen voor de gezondheid. Bij een project dat op z'n vroegst pas in 2026 afgrond wordt mag men verwachten dat bij het hanteren van normen rekening gehouden wordt met de te verwachten ontwikkelingen op dit vlak, net zoals door Rijkswaterstaat (verouderde) aannames gedaan worden over de toename van verkeersdrukke. Die verwachting wordt in het geval van dit OTB op geen enkele manier waargemaakt, wat betekent dat de Rijksoverheid zijn verplichtingen jegens de bevolking verzaakt.</p> <p>Ter illustratie een grafiek van de ziektelast van fijnstof (PM2,5). Pas bij een norm van 10-12 µg gaat die ziektelast redelijk omlaag. De Europese norm is 25 µg en zou dus flink omlaag moeten naar de WHO norm van 12 µg, de norm van de Wereldgezondheidsorganisatie.</p> <p>Door deze signalen te negeren maken Rijksoverheid en Rijkswaterstaat zich met vooruitwerkende kracht schuldig aan een misdaad tegen de bevolking, iets wat binnen nu en dertig jaar zal blijken. Omdat ik, als representant van de generatie die nu beslissingen neemt over de toekomst van onze kinderen en de generaties na mij, mijn verantwoordelijkheid neem, kan ik niet toestaan dat de voorliggende plannen op geen enkele manier een voorschot nemen op ontwikkelingen die op dit gebied plaats zullen vinden. In de huidige plannen geen rekening houden met deze ontwikkelingen is een ernstige omissie die ik als verantwoordelijk burger onder de aandacht moet brengen bij de verantwoordelijken voor deze plannen en waarbij ik van de plannenmakers een ander antwoord verwacht dan dat er aan de huidige norm voldaan wordt.</p>	<p>Echter de laatste jaren is op veel plaatsen nieuw onderzoek gaande naar het reinigen van de emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen. De aanpak van broeikasgas CO2 vindt plaats op landelijk niveau. Uw uitspraak: "Het middelen van zware luchtverontreiniging waarbij het gemiddelde berekend wordt door de zwaar vervuilde gebieden op te tellen bij de zeer licht vervuilde gebieden" komt niet overeen met de wettelijke gevalideerde en goedgekeurde rekenmethodiek van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL wordt de concentratie op een weglocatie berekend door de som van de achtergrondconcentratie en de bijdrage van de weg. De achtergrondconcentraties worden jaarlijks door het RIVM vastgesteld op basis van metingen.</p> <p>De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg.</p> <p>U vreest dat de schermen voor Lunetten tot horizonvervuiling zullen leiden. De schermen worden zorgvuldig ingepast. Deze inpassing wordt in het Esthetisch Programma van Eisen nader uitgewerkt. De gemeente Utrecht is daar intensief bij betrokken. Vanuit Lunetten gezien liggen de schermen achter de grondwal waarop de huidige schermen staan. Deze wal, en de toekomstige beplanting op de wal, zal het scherm grotendeels aan het oog onttrekken.</p>	
7	<p>Als recreant in Amelisseweerd De route voor mij als wandelaar naar Amelisseweerd loopt langs het 'oude' fietspad in de spoorwegdriehoek genaamd 'Tussen de Rails'. Hier volgt het pad de oude waterloop, genaamd de Oud Wulverbroekwetering, de waterloop die een eeuwenoude verbinding vormt met de Kromme Oude Rijn en een belangrijke cultuurhistorische waarde heeft, en die bij het ontwerp van de wijk Lunetten een belangrijke rol gespeeld heeft, immers, de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur. Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van Natuur Netwerk Nederland (NNN) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte het NNN gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja

<p>wijk Lunetten is ontworpen met als uitgangspunt het in stand houden van oude landschappelijke structuren. Zie Bijlage 2: Oud Wulverbroekwetering. Hoewel direct langs de snelweg gelegen, gaat het hier om een waardevol stukje natuur dat mij niet alleen genoeg schenkt als ik hier langs kom op mijn wandeling naar Amelisweerd, maar wat ook een broed- en verblijfplaats is voor diverse vogelsoorten en andere dieren. Het voornemen om dit waardevolle stukje natuur met cultuurhistorische waarde 'en passant' maar even te gebruiken als bouwwerkplaats tijdens de acht jaar durende bouwperiode, getuigt van geen enkel respect voor de natuurlijke, cultuurhistorische en gevoelswaarde die dit stukje natuur voor vele Lunettenaren en andere passanten heeft. Ook hiermee logenstrafte Rijkswaterstaat zijn stelling dat de weg ontworpen is in samenhang met het omringende landschap en voldoet daarom ook op dit punt niet aan de uitgangspunten die voor dit project gedefinieerd zijn, zie ook het eerder genoemde citaat. Als er iets is waar geen rekening mee gehouden wordt in het OTB, dan is het wel de omgeving. Zie Bijlage 3: Geluidswerende groenstrook Tussen de Rails. Bovendien betekent het verwijderen van de groenstrook ten bate van een werkerterrein dat er geluidsoverlast van de A27 gaat ontstaan, nu dus op nog een andere plek in Lunetten. Ook dat is wederom in strijd met de door Rijkswaterstaat zelf geformuleerde uitgangspunten.</p> <p>En dan de waarde van Amelisweerd zelf en de grove aantasting die stukje waardevolle natuur wederom te wachten staat. Amelisweerd is een uniek rivierbos met onschatbare waarde als natuur- en recreatiegebied met grote cultuurhistorische betekenis. De vele bezoekers, waaronder ikzelf, komen daar al jaren om te genieten van de natuur en om de verkeersdrukte van de stad achter zich te laten. Het is voor mij en velen met mij volkomen onbegrijpelijk en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een verbreding van de snelweg en dat oplossingen die slimmer gebruik maken van de beschikbare ruimte buiten beschouwing worden gelaten.</p> <p>Zeker na de pijnlijke strijd eind jaren zeventig, begin jaren tachtig van de vorige eeuw om het toentertijd voor de aanleg van de weg gekapte bos zou je mogen verwachten dat Rijkswaterstaat er alles aan zou doen om te voorkomen dat dit waardevolle natuurgebied aangetast wordt. Groot is dan ook mijn ontzetting over de voorgenomen plannen en over het feit dat ondanks alle inspraakrondes en eerdere protesten in de definitieve plannen toch sprake is van een aantasting van Amelisweerd die een bedreiging vormt voor het hele ecologische systeem van dit bos. Alleen al vanwege het negeren van de wensen van velen op dit punt maakt de door Rijkswaterstaat gehanteerde argumentatie ongelooftwaardig.</p> <p>Door de veranderingen in en bij Amelisweerd verwacht ik bovendien dat de grondwaterstand verandert en vrees ik voor verdroging. De landgoederen zijn gevoelig en nemen een unieke positie in, reden om daar geen risico mee te nemen. De compensatie voor het vernietigen van een buitengewoon waardevol deel van Amelisweerd is volstrekt onvoldoende uitgewerkt. De kaartjes met zoekgebieden die Rijkswaterstaat hanteert bieden geen enkele garantie op verwerving en inrichting van hoge en met de huidige situatie overeenkomende kwaliteit. Het OTB zoals nu voorligt is niet geldig zolang de compensatie niet op een fatsoenlijke manier geregeld is. En fatsoenlijk betekent ook dat er niet gecompenseerd kan worden in gebieden die nu al als natuurgebied met ecologische waarde bekend staan. Compensatie dient plaats te vinden op locaties die een uitbreiding betekenen van natuurgebied. Ook hier geldt weer dat de uitgangspunten die Rijkswaterstaat zelf formuleert niet toegepast worden, en dat vanuit dat oogpunt op puur procedurele gronden het voorliggende OTB ongeldig en mogelijk zelfs onwettelijk is, wat nog eens bevestigd wordt door alle fouten en onduidelijkheden die in het OTB te vinden zijn.</p> <p>Een voorbeeld hiervan is te vinden in bijlage 6, bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur</p> <p>In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. In haar advies van juli 2019 geeft de Commissie aan dat het geactualiseerde MER over de beoogde bouwmethode helder is opgebouwd en voor veel onderwerpen gedetailleerde informatie bevat. De Commissie m.e.r. vindt dat het aangevulde rapport goed laat zien waarom de minister kiest voor de bouwmethode met een schermwand in de ondergrond en teruggropen van grondwater in de bodem. Op die manier kan het grondwaterpeil goed onder controle blijven. Met het 'hand aan de kraan'-principe wordt de verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd beperkt en worden negatieve effecten op bomen en vegetaties voorkomen. De uitvoeringsrisico's van de ondergrondse schermwand worden met verschillende maatregelen beheersbaar geacht.</p> <p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal de opdrachtnemer de aanwezige beschermde flora en fauna inventariseren. In het werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Wet natuurbescherming zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Wet natuurbescherming verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p>	
---	--	--

	<p>16 is slechts een 5 ha ingetekend. Dat is slechts een van de vele fouten en onduidelijkheden die mij als burger niet het vertrouwen geven dat de vaststelling van het OTB op een zorgvuldige manier heeft plaats gevonden, terwijl we het wel hebben over een project dat op z'n minst 1,2 miljard Euro gaat kosten waarbij geen enkele twijfel zou mogen ontstaan met betrekking tot een zorgvuldige besluitvorming. Los daarvan speelt een uitspraak van de Raad van State uit 1980 een belangrijke rol bij de vraag of het überhaupt is toegestaan om de bak te verbreden.</p> <p>Bij de behandeling van het bestemmingsplan Maarschalkerweerd (1980) heeft de Raad van State een uitspraak gedaan over de constructie en maximale breedte van de bakconstructie ter hoogte van Amelisweerd.</p> <p>De Raad van State motiveerde de keuze voor de smallere bakconstructie in plaats van de door Rijkswaterstaat verkozen vliesconstructie met glooiende wanden met een verwijzing naar de grote natuurwetenschappelijke waarde van het landgoed. De voorgenomen verbreding druist in tegen deze uitspraak, maar de beperking staat nog steeds overeind, waardoor verbreding gewoonweg niet is toegestaan.</p>		
8	<p>Als Nederlands burger</p> <p>Alle jaren voorbereiding en plannen ten spijt, ontbreekt het in het uiteindelijke plan zoals het gepresenteerd is in het OTB aan een goede en geloofwaardige onderbouwing van de nut en noodzaak. Het betekent dat er van mij als burger verwacht wordt dat ik de overheid toevertrouw dat er een juiste beslissing genomen wordt, terwijl de partij die de Rijksoverheid informeert, Rijkswaterstaat, zich baseert op verouderde cijfers en deze verouderde cijfers gebruikt in rekenmodellen om achterhaalde aannames te onderbouwen.</p> <p>Niet voor niets hebben het Centraal Plan Bureau en onderzoeksbureau Decisio op basis van actuele en accurate cijfers de minister het advies gegeven om de beslissing over de verbreding van de weg uit te stellen. Ook de TU Delft heeft geconcludeerd dat de kosten-baten-verhouding sterk negatief was bij de huidige verwachte economische groei. Voor de Commissie MER reden om te twijfelen aan de nut en noodzaak van dit project en te verzoeken om een gedegen onderbouwing van de cijfers, iets waar tot op heden gaan gehoor aan gegeven is. Dat betekent dat de minister op basis van foutieve gegevens een beslissing gaat nemen. Ik dring er dan ook bij Rijkswaterstaat op aan om alsnog op basis van de meest recente cijfers en economische verwachtingen een eerlijke herberekening te maken en daarin de overwegingen en/of aanbevelingen van het CBP, Decisio, de TU Delft en de Commissie MER mee te nemen.</p> <p>De afgelopen jaren wordt keer op keer duidelijk dat Rijkswaterstaat bij het inschatten van de risico's en (financiële) gevolgen de mist in gaat. Ondanks de door Rijkswaterstaat zelf naar voren gebrachte expertise, slaagt Rijkswaterstaat er bij dit soort projecten slecht in om binnen de financiële kaders te blijven en/of de gestelde doelstellingen te halen. Dat maakt het voor mij als burger niet aannemelijk dat bij een aantal aanwijsbare tekortkomingen en fouten Rijkswaterstaat er bij dit project wel in zou slagen om de risico's en (financiële) gevolgen beheersbaar te houden.</p> <p>De risico's die met het verlenen van het folie genomen worden beperken zich niet alleen tot gevolgen voor direct omwonenden, maar kunnen ook leiden tot een langdurige afsluiting van de A27 met alle gevolgen van dien voor de verkeersdoorstroom in Midden-Nederland en met desastreuze gevolgen voor de natuur en waterhuishouding in het omringende gebied.</p> <p>Het niet in kaart hebben van deze risico's maakt het gehele OTB ongeldig en het is onacceptabel dat de in het OTB niet afgedekte risico's, die een grote financiële consequentie kunnen hebben, afgewenteld worden op de burger.</p> <p>Samenvatting</p> <p>Samenvattend kan gesteld worden dat mijn bezwaren vooral betrekking hebben op het niet toepassen door Rijkswaterstaat van de door Rijkswaterstaat zelf geformuleerde uitgangspunten en dat het OTB alleen daarom al niet voldoet op basis van de vooraf</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Het onderzoek dat ten grondslag ligt aan het ontwerp-tracébesluit is gebaseerd op cijfers en beschikbare modellen die in 2015 aanwezig waren. Het bureau Decisio heeft cijfers gebruikt uit 2012 om een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) te maken waar het CPB een second opinion over heeft uitgevoerd. Het CPB heeft geen andere of accuratere cijfers gebruikt. Het is niet helemaal duidelijk welk TU-delft rapport u bedoelt. Er is ons geen rapport van de TU Delft bekend over de kosten batenanalyse van de Ring Utrecht anders dan een verslag van een derdejaars student. De Commissie m.e.r. heeft geadviseerd om recente cijfers te gebruiken bij de milieu-effectrapportage tweede fase, hetgeen ook is gebeurd.</p> <p>Geen enkel groot project is zonder risico's. Er is zoals gebruikelijk bij de raming van het project een risicoreservering opgenomen die past bij de omvang van dit project.</p>	Nee

	geformuleerde doelstellingen voor dit project, wat betekent dat er bij de vaststelling van het OTB procedurele fouten gemaakt zijn, waardoor de uitkomst per definitie ongeldig is.		
9	Mochten de door Rijkswaterstaat geformuleerde uitgangspunten alleen als wervende marketing functie hebben gediend voor gebruik in de communicatiemiddelen richting burger en niet gestoeld zijn op de daadwerkelijke vooraf geformuleerde uitgangspunten en doelstellingen, dan heeft Rijkswaterstaat zich, wellicht in opdracht van de minister, schuldig gemaakt aan misleiding van de burger en de volksvertegenwoordiging.	De uitgangspunten voor de Ring Utrecht zijn in overleg met de Regio opgesteld en weergegeven in de Startnotitie Ring Utrecht. De Commissie van de milieu-effectrapportage heeft een advies gegeven over de richtlijnen voor de studie, naar aanleiding van dat advies zijn door het bevoegd gezag de richtlijnen vastgelegd in de Richtlijnen voor de Ring Utrecht. Deze richtlijnen zijn onderdeel van de gevolgde Tracéwetprocedure.	Nee
10	<p>Volgens de uitgangspunten die Rijkswaterstaat in zijn uitingen richting burger hanteert en volgens andere uitlatingen van Rijkswaterstaat op dat punt, zou de weg ontworpen zijn in samenhang met de directe omgeving en zou er goed gekeken zijn naar de inpassing in het landschap en de woonomgeving, terwijl uit de plannen duidelijk blijkt dat er van een verouderd ontwerp-principe gebruik gemaakt is waarbij de eerste prioriteit de verbreding van de weg is en de vaststelling van het tracé en dat pas daarna gekeken wordt naar de gevolgen voor de omgeving, te weten landschap en aangrenzende woonwijken. Met goed fatsoen kunnen de voorliggende plannen niet opgehangen worden aan de kapstok van een in de omgeving ingepast ontwerp, dat is een vorm van valse voorlichting.</p> <p>Behalve de risico's tijdens de bouw, is er sprake van nadelige gevolgen voor de omgeving, in de vorm van een hogere geluidsbelasting, een achteruitgang van de luchtkwaliteit en een grote aanslag op de natuur, niet alleen in Amelisweerd, maar ook op allerlei andere plekken langs de weg waar groenstroken verdwijnen. Zelfs al zou het lukken om met allerlei gegoochel de natuurcompensatie rekenkundig rond te krijgen, dan blijft het onacceptabel dat het groen, dat nu een buffer vormt tussen weg en woon- en recreatiegebieden, nagenoeg weggevaagd wordt, met alle nadelige gevolgen voor de leefbaarheid, de gezondheid en het milieu van dien. De huidige plannen houden onvoldoende rekening met toekomstige ontwikkelingen en getuigen van een gebrek aan visie op de ontwikkeling van de mobiliteit in Nederland.</p> <p>Als de plannen in het OTB getoetst worden aan de uitgangspunten en doelstellingen die door Rijkswaterstaat zelf zijn geformuleerd, dan is het glashelder dat de plannen op allerlei vlakken tekortschieten en dat het 'nastreven' (proberen te bereiken) op een onacceptabel laag niveau is blijven steken, zeker gezien de kosten die begroot zijn. Blijkbaar zijn de begrote kosten niet toereikend om de nagestreefde doelstelling op veel grotere schaal, op meer gebieden en op een voor alle onderdelen gelijkwaardig kwalitatief niveau te realiseren.</p> <p>'De nagestreefde doelstelling voor de omgeving is dat maatregelen aan de Ring in elk geval niet tot verslechtingen leiden, en waar mogelijk zelfs een verbetering opleveren. Het gaat daarbij om het hele palet: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, sluisverkeer en bijvoorbeeld ook allerlei waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie.' Bron: Rijkswaterstaat, A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld, Mei 2016.</p> <p>Zou Rijkswaterstaat zich werkelijk aan deze uitgangspunten gehouden hebben, dan zou het OTB er heel anders uit hebben gezien. Ik roep Rijkswaterstaat dan ook op om het OTB op basis van door Rijkswaterstaat zelf geformuleerde uitgangspunten te herzien op een manier die recht doet aan het gesuggereerde streven.</p> <p>Conclusie</p> <p>Gezien het grote aantal tekortkomingen en onzekerheden en de grootte van de risico's in verhouding tot de begrote kosten kan en mag er over dit OTB geen positief besluit genomen worden. Het OTB voldoet op te veel punten niet aan de voor dit project geformuleerde uitgangspunten.</p> <p>Ik verzoek daarom u om mijn zienswijzen mee te nemen om daarop gebaseerd het</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In dit zienswijzepunt vat u alle bovengenoemde punten nog eens samen en komt tot de conclusie dat het ontwerp-tracébesluit niet voldoet aan de doelstellingen zoals die voor dit project zijn geformuleerd.</p> <p>In hoofdstuk 2 van de toelichting op het tracébesluit wordt een onderbouwing gegeven van de nut en noodzaak van het project. Deze onderbouwing is gebaseerd op onderzoek uit het MER. Het MER is getoetst door een onafhankelijke Commissie: de Commissie m.e.r.. Deze kwam in 2016 tot de conclusie dat het MER alle relevante milieu informatie bevat om een besluit te kunnen nemen. In 2020 is ook (een deel van) de MER-actualisatie aan de Commissie voorgelegd. De Commissie was positief over een groot deel van deze actualisatie en had nog een aantal aanbevelingen. Zie voor een samenvatting en een reactie op het advies van de Commissie m.e.r. paragraaf 2.13 van deze Nota van Antwoord.</p> <p>Uw argumentatie dat er sprake is van valse voorlichting wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>	Ja

		ontwerp-tracébesluit te verbeteren op de door mij aangedragen punten of, gezien de grote omissies die ik vaststel, in te trekken.		
	11	<p>Conclusie</p> <p>Gezien het grote aantal tekortkomingen en onzekerheden en de grootte van de risico's in verhouding tot de begrote kosten kan en mag er over dit OTB geen positief besluit genomen worden. Het OTB voldoet op te veel punten niet aan de voor dit project geformuleerde uitgangspunten.</p> <p>Ik verzoek daarom u om mijn zienswijzen mee te nemen om daarop gebaseerd het ontwerp-tracébesluit te verbeteren op de door mij aangedragen punten of, gezien de grote omissies die ik vaststel, in te trekken.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>De kwaliteit van het milieu-effectrapport (MER) en de onderzoeken die daarbij horen worden getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r.. Zij heeft in haar eindoordeel de informatie in het MER als 'zorgvuldig en van hoge kwaliteit' beoordeeld. Intrekken van het ontwerp-tracébesluit en de milieu-effectrapportage vanwege onvoldoende kwaliteit is daarmee niet aan de orde.</p>	Ja
ZWE-00320	1	De werkzaamheden binnen het vlies hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het vlies te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten als dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijkstraak en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

3	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: in het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
4	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
5	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	Ja
6	Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd, Daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer helemaal niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het OTB. Dat zou dus een bedreiging voor het OTB zijn. Heeft u daarom zo overhaast dit OTB gepubliceerd? Dat het overhaast is blijkt wel uit de vele fouten en tekortkomingen die erin zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak (verkeersprognoses) en paragraaf 2.12 Procedure (fouten in ontwerp-tracébesluit).	Nee
7	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
8	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
9	Files kosten de mensen tijd. Natuurlijk willen we allemaal de ons toegemeten tijd zo aangenaam en nuttig mogelijk besteden, dus uw streven om dit reistijdsverlies zo veel mogelijk te beperken verdient absoluut bijval. Maar dan moeten natuurlijk wel de grootste knelpunten het eerst aangepakt worden. En dat is nu waar uw beleid tekort schiet. Want waar is dat reistijdverlies het grootst? Dat blijkt niet op de snelwegen te zijn; het verbreden daarvan heeft daardoor weinig effect. Nee, het grootste tijdverlies	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee

	vindt plaats in of rond de stad. Nu is de ruimte in en om de steden beperkt, dus wegbreiding is daar toch al geen optie. Er is gelukkig een effectievere aanpak mogelijk: In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer-aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Park, binnenstad, etc). We moeten ook het fiets-verkeer sterk bevorderen. Er valt nog heel veel te verbeteren aan voorzieningen voor fietsers, en aan het OV-netwerk. En als we dat doen, zal het wegverkeer afnemen, en zullen de files verminderen, zonder dat we de wegcapaciteit hoeven te verhogen. Dat scheelt veel autoverkeer en dát is beter voor natuur, milieu, het klimaat – en dus ook voor de mens.		
10	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
11	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Ja
12	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
13	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshak op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.	Nee

		<p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	
14	<p>Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten.</p> <p>Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.</p>	Ja
15	<p>Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.</p>	<p>De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project.</p> <p>Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	Ja
16	<p>Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
17	<p>De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee

ZWE-00321	1	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	De Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 op Europees niveau strenger gemaakt worden. Ik zie graag een doorrekening daarvan voor het autoverkeer op de Ring. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Die dure plicht kan hier juist geld opleveren; u bespaart ruim een miljard door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	3	De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	4	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptracébesluit vol en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
	5	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	6	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
	7	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan. Het is voor mij volkomen onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als mens beseft dat het onverstandig, immoreel is en van veel korte-termijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde mogelijkheden terug hebt qua luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	8	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.		
	9	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: de bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	10	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
ZWE-00322	1	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	Ja
	2	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid,	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.		
3	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
4	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Ja
5	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
6	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerp snelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
7	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fouragegebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foeragegebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foeragegebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer	Ja

			informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	
	8	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	9	Het verbaast mij dat de VVD, toch een partij die wars is van verspilling van belastinggeld, zo vasthoudt aan dit project. Ik vermoed dat hier een politiek spelletje wordt gespeeld, waardoor het mogelijk is dat het ego van een minister de drijvende kracht is achter een weg die niemand wil.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	10	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00323	1	Ik vind verbreding van wegen rond Utrecht een onzinnig initiatief dat getuigt van geen enkele toekomstvisie. Nieuw asfalt lokt automatisch nieuw autoverkeer aan. Het gaat ten koste van het toch al krappe en overbelaste Landgoed Amelisweerd en veroorzaakt nieuwe geluidsoverlast voor omwonenden.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 63 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 376 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 439 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn.</p>	Ja

			<p>De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p> <p>Ik neem uw standpunt voor kennisgeving aan. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert terwijl de leefbaarheid niet achteruit gaat. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB 2020 bevestigen dit beeld. In par. 2.2 van deze Nota van Antwoord wordt nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
	2	Ik krijg te maken met meer geluidsoverlast, meer auto's in de buurt en wordt verder beperkt in mijn recreatiemogelijkheden dicht bij huis: op fietsafstand.	Uw conclusie dat u in de Zeeheldenbuurt door het project te maken krijgt met meer geluidsoverlast en met meer auto's in de buurt wordt niet onderbouwd door de voor de milieu-effectrapportage en het ontwerp-tracébesluit uitgevoerde analyses. Ook de recreatiemogelijkheden op fietsafstand van uw woning nemen niet af; in de milieu-effectrapportage is dit nader onderbouwd.	Nee
	3	Indien mogelijk zal ik (collectief) proberen geleden schade, als gevolg van een beleid dat geen enkel maatschappelijk belang dient, te verhalen op de overheid. Het aanvullende verzoek is of de verantwoordelijk minister nu al vast kan vertrekken naar de baan in het bedrijfsleven die zij zo overduidelijk ambieert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
ZWE-00324	1	...	De zienswijze die is ontvangen was geheel leeg en is daarom niet voorzien van een antwoord.	Nee
ZWE-00325	1	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	3	In de file top 50 staan enkele files die dit project zou moeten aanpakken. Allereerst merk ik op dat iedereen wel weet dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs gewoon zelf uit. Maar bovendien valt op dat de files die u met dit project meent te kunnen verminderen, niet speciaal opvallen in de top 50. Heel veel geld maar u los het probleem niet op.	In de - aanvullende - oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert terwijl de leefbaarheid gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.	Ja
	4	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	5	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaantvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
	6	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	7	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp-tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
	8	Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd. Daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer helemaal niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het ontwerp-tracébesluit. Dat zou dus een bedreiging voor het ontwerp-tracébesluit zijn. Heeft u daarom zo overhaast dit OTB gepubliceerd? Dat het overhaast is blijkt wel uit de vele fouten en tekortkomingen die erin zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak (verkeersprognoses) en paragraaf 2.12 Procedure (fouten in ontwerp-tracébesluit).	Nee
	9	De bak door Amelissewaard is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	10	In het ontwerp-tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	11	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
ZWE-00326	1	Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	2	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerp-snelheid	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde	Ja

	<p>vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetje helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	
3	<p>Daarnaast staan in Amelisweerd vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. Het is voor mij volkomen onbegrijpelijk en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u beseft dat het op zijn minst onverstandig is en alleen van kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde mogelijkheden terug hebt qua luchtzuivering, schoonheid, en klimaat voor mens en dier.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
4	<p>Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: de bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).</p>	Nee
5	<p>Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee
6	<p>In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
7	<p>Mensen in volkstuinen, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.</p>	Nee
8	<p>De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee

	En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.		
9	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>	Ja
10	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake).</p> <p>De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan.</p> <p>Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.</p>	Nee
11	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dicht bij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaantvaardbaar.	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten.</p> <p>Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.</p>	Nee

	12	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
	13	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	14	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	15	De verbreding van de Ring trekt meer autoverkeer aan. Het plan is dan ook strijdig met het beleid van de gemeente Utrecht, die juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding leidt tot files en congestie op afritten en het onderliggend wegennet. Zo dwarsboomt dit project de plannen van gemeente en regio om de (echte, dus niet alleen auto-)bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
ZWE-00327	1	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	2	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	3	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

4	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
5	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
6	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
7	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobiliteit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
8	Dit project heeft daarnaast ook nog een verkeersaantrekkende werking, waardoor ook nog eens het aantal doden en ernstig gewonden op de snelwegen zal stijgen. Om die reden mag u dit project niet in deze vorm voortzetten. Ook hierom stel ik voor dat u op de Ring een maximum snelheid van 80 km/u invoert. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, bijvoorbeeld 2 maal 6 rijstroken. Het is onaanvaardbaar dat een overheid, beleid uitvoert dat risico's voor haar burgers vergroot, en zoveel geld uitgeeft aan een project dat feitelijk niet nodig is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur). De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Als onderdeel van het maatregelenpakket van het kabinet om de stikstofproblematiek aan te pakken, is met ingang van 16 maart 2020 de toegestane maximumsnelheid op alle autosnelwegen overdag 100 km/uur. Anders dan in het OTB, waar de maximumsnelheid op de A27 bij Groenekan ongewijzigd bleef (120 km/u), wordt in het TB 2020 dan ook uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u op dit traject. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in	Ja

		de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	
9	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	De Europese richtlijnen voor luchtverontreiniging zijn veel te ruim en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 op Europees niveau strenger worden. Het effect van het verkeer op de Ring Utrecht moet worden doorgerekend. Het is overigens volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de Europese richtlijnen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
11	Nederland staat in de top tien van meest vervuilende landen binnen de EU. Volgens het klimaatakkoord, gesloten in Parijs, moet de CO2-uitstoot omlaag. Het verkeer is een van de twee belangrijkste oorzaken van CO2-uitstoot. Op http://www.nu.nl/binnenland/4164021/co2-uitstoot-weer-gestegen-opzichte-van-orig-jaar.html is te lezen dat er echter meer CO2-uitstoot is, onder andere door de toename van verkeer.	Landelijk luchtbeleid In 2020 is door het Rijk, provincies en gemeenten het "Schone Lucht Akkoord" afgesloten. Het Schone Lucht Akkoord is gericht op de beperking van de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging. De doelstelling gaat verder dan het voldoen aan de Europese normen. Dat is de ondergrens, het doel is schonere lucht door minimaal 50% gezondheidswinst in 2030 uit binnenlandse bronnen te realiseren ten opzichte van 2016. Concreet gaat het Schone Lucht Akkoord om een vermindering van de uitstoot van fijnstof, en stikstofdioxide door wegverkeer, mobiele werktuigen, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens. Rijk, gemeenten en provincies die meedoen verplichten zich jaarlijks de voortgang te laten zien. Het RIVM rekent periodiek de effecten van de maatregelen door en heeft een gezondheidsindicator ontwikkeld, waarmee je per buurt de voortgang kunt zien. Met het Schone Lucht Akkoord verwacht het kabinet in 2030 dat gemiddeld ruim 4 maanden gezondheidswinst is gerealiseerd en dat er jaarlijks 4.000 tot 5.000 minder sterfgevallen als gevolg van blootstelling aan luchtverontreiniging zijn.	Ja
12	Ligt het dan niet voor de hand iets te doen aan die toename van het verkeer? Moet de overheid niet zorgen voor een cultuuromslag, voor een gedragsverandering? We hebben een prima Openbaar Vervoerssysteem, breid dat toch uit van A naar Beter.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
13	En als er dan per se toch gebouwd moet gaan worden, breng ik u bij dezen nogmaals het voorstel van Movares onder de aandacht. Dit voorstel behelst een overkapping van de A27 langs Voordorp. Met deze Duurzame Weg won Movares in 2010 de Gouden Impuls, omdat de uitvoering ervan een bijdrage zal betekenen voor de economie en de werkgelegenheid, maar nu ook aan de leefbaarheid en het duurzame imago van Utrecht, op nationaal en op Europees niveau (http://www.infrasite.nl/news/news_articles.php?ID_nieuwsberichten=12792). Taak van de overheid is immers de faciliteiten te scheppen waardoor burgers gezond en goed kunnen leven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee

	14	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaantvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
	15	De landschapswal is nu een belangrijk geluidlek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging 2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	Ja
	16	Niet een Ring om de stad werkt, maar liever straalsgewijze openbaar vervoerverbetering.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Ja
ZWE-00328	1	Nut en noodzaak Uit diverse onderzoeken blijkt dat verbreding/ aanpassing van de Ring Utrecht A27/A12 niet nodig zal blijken, mede omdat de verbreding/ aanpassing pas in 2026 gerealiseerd zal zijn. Het wegontwerp met 2x7 rijstroken in de bak bij Amelisweerd, 15 rijstroken tussen de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap en extra parallelbanen op de A12 is gebaseerd op de verkeersintensiteiten in het Global Economy (hierna GE) scenario van het toekomstscenario WLO-1 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In december 2015 heeft het PBL, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, nieuwe toekomstscenario's openbaar gemaakt: de zogenaamde WLO-2 scenario's Hoog en Laag. Het GE scenario dat is gehanteerd voor de besluitvorming voor de uitbreiding van de A27/A12, komt overeen met een verwachte economische groei die volgens het nieuwe WLO-2 scenario Hoog pas in 2046 wordt bereikt. Als het gemiddelde van de nieuwe WLO-2 scenario's Hoog en Laag 2030 als uitgangspunt zou worden genomen, dan zijn er minder extra rijstroken nodig. Het Ontwerpbesluit dient hiervoor aangepast te worden en is in de huidige vorm niet (meer) valide. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) wordt gedefinieerd wat een 'goede doorstroming' is, nl dat de reistijd in de spits (de doorstroming) 2x langer mag zijn dan de reistijd bij een vrije verkeersafwikkeling. Met andere woorden een reistijdfactor van 2 leidt, volgens rijksbeleid, tot een acceptabele doorstroming op de ring. Met 2x7 rijstroken op de A27 is sprake van overcapaciteit (zie a) en het Ontwerpbesluit dient op dit vlak aangepast te worden. Het is te verwachten dat binnen enkele jaren zelfrijdende auto's op de snelwegen rijden. In dit kader wijs ik u erop dat minister Schultz de verwachting heeft uitgesproken dat binnen 20 jaar alle auto's op de Nederlandse wegen zelfrijdend zijn. Uit studies blijkt dat de filedruk met 30 procent afneemt als 10 procent van de automobilisten automatisch rijdt. Dit zal naar mijn mening het invoegen en weven op de snelwegen versoepelen. Op het knooppunt Rijnsweerd en Lunetten en op de tussenliggende A 27 speelt dit een grote	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4). In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). In het MER Eerste Fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het	Ja

	<p>rol en is een belangrijke reden voor u om tot uitbreiding/aanpassing over te gaan. Te verwachten is dat bij een onveranderde situatie het verkeer makkelijker zijn weg zal vinden en minder files zal ondervinden. Verbreden en aanpassen van de knooppunten is dan niet meer nodig.</p> <p>De elektrische fiets wordt steeds meer gekocht, niet alleen door ouderen maar ook door werkenden. De laatsten kunnen dan ook bij een wat grotere woon/werkafstand deze elektrische fiets gebruiken en de auto thuis laten staan. Ik denk dan aan mensen uit Houten, Odijk en Zeist welke b.v in de Uithof of in het kantorencentrum Rijnsweerd werkzaam zijn. U geeft aan dat 65% van het verkeer op de ring regionaal verkeer is. Het gaat daarbij om inwoners van Utrecht en de omliggende gemeenten, om werknemers, klanten en leveranciers van de bedrijven en instellingen die in Utrecht zijn gevestigd etc. Voor een deel van dit verkeer biedt de elektronische fiets uitkomst.</p> <p>De tramlijn Utrecht CS / Uithof zal in 2018 in gebruik genomen worden. Dit betekent een betere en mooiere verbinding van Utrecht CS naar de Uithof, maar ook naar de Kromhoutkazerne. Het verkeer rond de Uithof zal hierdoor eerder afnemen dan toenemen.</p> <p>Op basis van bovenstaande stel ik vast dat de aanpassing/uitbreiding die u voorstelt niet nodig is om uw doelstelling, een betere en veiligere doorstroming van het verkeer rondom Utrecht, te bereiken. Vanuit kosten/baten is het onverantwoord om de begrote EUR 1,2 miljard hieraan te besteden.</p> <p>Overigens heeft de Raad van State in 1980 bepaald dat de bak bij Amelisweerd zo smal mogelijk moet blijven en vanuit dat oogpunt is verbreden zelfs juridisch niet toegestaan. Graag ontvang ik van u een studie waaruit blijkt dat – rekening houdend met bovenstaande argumenten – de aanpassing/ verbreding toch noodzakelijk is en hoe u denkt de uitspraak van de Raad van State uit 1980 naast zich neer te kunnen leggen.</p>	<p>proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de milieu-effectrapportage/ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de lange termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het Centraal Planbureau zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de berekeningen met het NRM is rekening gehouden met de aanwezigheid van de tramlijn Utrecht CS - Uithof. Zie paragraaf 6.1 van deelrapport verkeer. Eventuele veranderingen in de verkeersstromen over de weg en veranderingen in de modal split tussen OV en auto als gevolg van de realisatie van deze tramlijn zijn dus al verdisconteerd in de (verkeers)effectberekeningen die met het NRM zijn uitgevoerd in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht.</p> <p>Verder geldt dat het ontwerp-tracébesluit na afweging van alle betrokken belangen tot stand is gekomen.</p> <p>Vanwege verkeersonveiligheid is een systeem van 2x6 rijstroken (zonder vluchtstrook) in de Bak, waarbij zware verkeersstromen elkaar moeten kruisen, niet gewenst. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp worden daarom de verkeersstromen in de Bak zoveel mogelijk uit elkaar gehaald, waardoor minder rijstrookwisselingen plaatsvinden, wordt voldoende wegcapaciteit in de Bak gerealiseerd om de huidige en toekomstige verkeersstromen af te kunnen wikkelen, en worden waar mogelijk vluchtstroken aangelegd. In de noord-zuid richting komt een aparte hoofdrijbaan met 4 rijstroken naar de A12 richting Den Haag, en een hoofdrijbaan met 3 rijstroken naar de A27 richting Breda en A12 richting Arnhem. In de zuid-noord richting komt een hoofdrijbaan met 5 rijstroken naar de A27 richting Hilversum en de A28 richting Amersfoort/Utrecht, en een zogeheten bypass met 2 rijstroken van de A27 vanuit Breda naar de A28 richting Amersfoort. Rijkswaterstaat heeft diverse varianten onderzocht waarbij ook in de zuid-noord richting meer verkeersstromen uit elkaar worden getrokken. Geen enkele variant, anders dan het ontwerp-tracébesluit ontwerp, bleek ontwerptechnisch mogelijk te zijn zonder nog meer ruimtegebruik en zonder afbreuk te doen aan de richtlijnen ten aanzien van ontwerp, verkeersveiligheid en bewegwijzering. Er is dus feitelijk geen sprake van 2x7 rijstroken met overcapaciteit.</p>	
2	<p>De technische uitvoerbaarheid van het project is zeer complex. Dat ziet voornamelijk toe op het verbreden van de bak bij Amelisweerd. Uit de recente studie van Rijkswaterstaat: "Wegverbreding A27 Overzicht methoden 'bouwen in de folieconstructie'" van 6 november 2015 zijn 5 methoden onderzocht om de bak bij Amelisweerd te verbreden. Hieruit blijkt dat er slechts 1 methode qua risico-profiel en kosten in aanmerking komt, nl de methode met lokale en tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (studie 2015). De overige methoden zijn niet bruikbaar voor de gehele bak, experimenteel van aard, duur, duurt te lang, complexe techniek, grote risico's op het scheuren van het folie waardoor de A27 onder water komt te staan en gedurende lange tijd onbruikbaar zal zijn etc. In hoofdstuk 3 van het rapport is dit visueel weergegeven en de uitkomsten baren mij grote zorgen. Mocht de aannemer kiezen voor de minst risicovolle variant nl 'lokale en tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk' zijn de gevolgen voor de omgeving onherstelbaar groot. Het rapport vermeldt hierover: "droogteschade aan gewassen en bomen door waterstandsverlaging". Ondanks de beheersmaatregel "door uitgekiende</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond</p>	Ja

	<p>locaties te kiezen voor de retourputten, is droogteschade beheersbaar” geeft geen waarborgen dat er geen droogteschade plaatsvindt in de omgeving van de bak en met name rondom het kwetsbare Amelisweerd met de eeuwenoude bomen.</p> <p>In het Ontwerp Tracébesluit is niet vermeld welke methode wordt gebruikt voor het verbreden van de bak en de gevolgen die dit kan hebben op de omgeving, de risico's op het scheuren van het folie en de impact op de begroting van de gekozen methode. Door dit niet op te nemen is het Ontwerp Tracébesluit onvolledig en is de burger onvolledig geïnformeerd en kan de burger onvoldoende vaststellen wat de impact is van het project. Ook al mocht de aannemer vrij zijn in de keuze van de methode blijft Rijkswaterstaat eindverantwoordelijke in deze en kan een dergelijk belangrijk element van de aanpassing/ verbreding niet afschuiven op de aannemer.</p> <p>Graag ontvang ik van u welke methode gebruikt gaat worden voor het verbreden van de bak inclusief de impact hiervan op de omgeving, risico's op het scheuren van het folie en de impact ('worst-case scenario') op de begroting.</p>	<p>Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.</p> <p>De schermwand beperkt ook de impact van eventuele calamiteiten. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt. De kans op water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie, is bij deze methode tot een minimum beperkt, zodat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is.</p>	
3	<p>Milieuvervuiling tijdens de bouw rondom het werkgebied</p> <p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines, vrachtverkeer voor de aan en afvoer van materialen, wegomleidingen en wegafsluitingen op de Ring, wat omgeleid (sluip)verkeer in de hand werkt (oa Waterlinieweg en Weg tot de Wetenschap). Omdat het om een langdurige periode gaat (planning 8 jaar) moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is gedurende de gehele looptijd van het project.</p> <p>De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet op dit moment niet aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft.</p> <p>Graag ontvang ik van u hoe u waarborgt dat de luchtkwaliteit rondom het werkgebied van de Ring binnen de EU-normen én WHO-normen blijft gedurende de gehele looptijd van het project.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuilend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p>	Ja
4	<p>Welzijn bewoners rondom de Ring na afronding werkzaamheden</p> <p>In het Ontwerp Tracébesluit wordt met veel woorden gerept over de leefomgeving en de maatregelen die u neemt. Hieronder een aantal citaten:</p> <p>De bewoners van deze wijken (wo Rijsweerd) hebben [op dit moment] heel direct te maken met de geluidbelasting en de luchtverontreiniging die het verkeer veroorzaakt. De nagestreefde doelstelling voor de omgeving is dat maatregelen aan de Ring in elk geval niet tot verslechtering leiden, en waar mogelijk zelfs een verbetering oplevert.</p> <p>Rondom het welzijn van de bewoners moeten mij een aantal zaken van het hart: Al tientallen jaren lang wordt onderzoek verricht naar de effecten van wegwitbreidingen. En al die onderzoeken leiden tot dezelfde conclusie: Een wegwitbreiding mag dan soms tijdelijk even helpen tegen files, maar al snel treedt er een aanzuigende werking op, die het effect weer teniet doet. De extra rijstroken op de A27 hebben in dit kader ook een grote verkeersaantrekkende werking. Zo neemt het verkeer op de A27 tussen Rijsweerd en Lunetten met circa 70% toe ten opzichte van de verkeersintensiteit in 2014. De A27 wordt aantrekkelijk voor verkeer dat nu een andere route neemt, mensen die nu met het openbaar vervoer reizen en is geen stimulans om de auto te vervangen voor een elektrische fiets.</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p>	Ja
5	<p>De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog steeds niet aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Ja

		<p>momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Door verbreding van de Ring Utrecht en de aantrekkende werking op het verkeer door en om de stad, worden de achtergrondconcentraties van de gifstoffen verhoogd. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal inwoners in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen voldoet.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 wordt tevens aangegeven dat in de huidige situatie de PM2,5 concentratie maximaal 14 µ/m3 is en zal afnemen naar maximaal 9 µ/m3 in 2030. Hiermee wordt in 2030 voldaan aan de WHO advieswaarde van 10 µ/m3, ook na realisatie van het project. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door de Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) maatregelen. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren.</p>	
6	<p>In het ontwerp-tracé van de A27 is een nieuw verkeersplein voorzien ter hoogte van Rijsweerd van ongeveer 12 meter hoog. Ook wordt het tracé (met 15 rijbanen!) ongeveer 20 meter in westelijke richting (richting mijn huis) verbreed. Voor het weren van geluid geeft u aan geluidsschermen van 6 meter hoog aan te brengen en dubbellaags ZOAB aan te brengen. Desondanks maak ik mij grote zorgen dat door het toenemende verkeer bij een weg die dicht bij mijn huis komt te liggen de maximale geluidsnorm voor buitenstedelijk verkeer van 53dB wordt overschreden.</p>	<p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijsweerd.</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidsschermen tot een hoogte van 6 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 53 dB. Dit is 1 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus bij uw woning, net als in de rest van Rijsweerd, geen sprake van een toename van de geluidbelasting bij uw woning die wordt veroorzaakt door het project Ring Utrecht.</p> <p>De door u genoemde maximale geluidsnorm is overigens alleen van toepassing voor nieuw te bouwen woningen in de nabijheid van de rijksweg. Voor uw woning is de norm de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Die bedraagt 54 dB.</p>	Ja	
ZWE-00329	1	<p>De landschapswal is nu een belangrijk geluidsslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).</p>	<p>De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging 2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond.</p> <p>In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.</p>	Ja
	2	<p>Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluiptverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Ja
	3	<p>De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidsschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.</p>	<p>De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidsscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidsschermen opgenomen.</p> <p>In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidsschermen zo weinig mogelijk geluid naar de</p>	Ja

		overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	
4	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Ja
5	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	Ja
6	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei hollen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Ja
7	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja

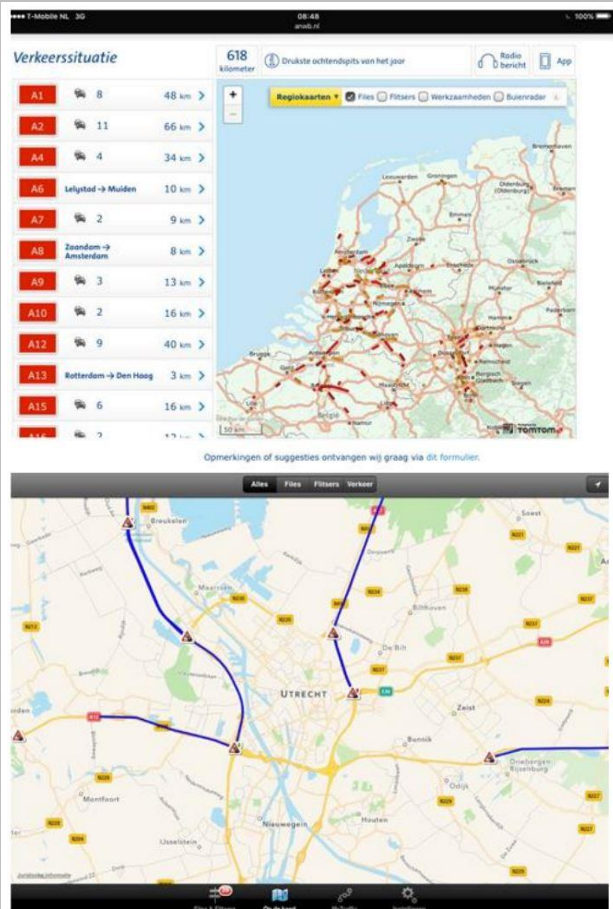
8	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
9	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	Ja
10	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
11	RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvast strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).	Ja
12	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja
13	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Ja

	14	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: in het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Ja
	15	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Ja
	16	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Ja
ZWE-00330	1	Zienswijze ontwerp tracébesluit Ring Utrecht, verbreding A27 De A27 staat niet in de file top-10. De dwingende noodzaak is onvoldoende aangetoond in verhouding tot de kosten. De tijds winst is minimaal en staat niet in verhouding tot de investering. Het CBS heeft als onafhankelijke organisatie berekend dat deze mega-investering er nooit uitgehaald gaat worden. Desgewenst zijn er binnen de bestaande "bak" ook mogelijkheden om het aantal rijstroken uit te breiden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja
			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).	
			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)	
			Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan de oplossing van vijf files uit de filetop50. De hoogst genoteerde file staat op nummer 4 op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Dit is toegelicht in de toelichting van het tracébesluit, paragraaf 2.1 tabel 2.2. Voor een uitgebreide toelichting op nut en noodzaak van het project wordt u verwezen naar paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord.	
	2	Er is een kans dat het folie/vlies beschadigd raakt. De kans is groot dat de A27 dan lange tijd niet of minder bruikbaar is. Een tijdelijke oplossing mag niet ten koste van Amelisweerd of omgeving gaan. Wij eisen daarom dat er geen omweg wordt aangelegd of de bouwzone wordt verbreed. Ook eisen wij de garantie dat de grondwaterstand niet wordt gewijzigd. Beschadiging leidt tot zware budgetoverschrijding.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten. De risico's van de uitvoering worden beheersbaar geacht. In de huidige raming zijn kosten opgenomen van de mogelijke risico's. Wat betreft de grondwaterstand, er zal worden geëist dat wijziging hiervan geen schadelijke gevolgen zal hebben. Hieronder wordt hier nader op ingegaan.	Ja
	3	Er zijn veel openbaar vervoer alternatieven aangereikt, deze zijn meer toekomstbestendig dan een verbreding waarvan de meerwaarde in 2030 niet te voorspellen valt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
	4	En vooral: dit plan is overbodig, zeer kostbaar en risicovol en gaat ten koste van omwonenden en 700 bomen in een oud en prachtig bos. Het is niet vol te houden dat dit noodzakelijk is, wanneer de kosten-baten afweging zo ongunstig is. Zelfs een onafhankelijke organisatie als het CBD bevestigt dit.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).	Nee
	5	Ik heb oneindig veel meer respect voor politici en beleidsmakers die door voortschrijdend inzicht keuzes uit het verleden opnieuw tegen het licht durven te houden. Vooral als ze	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Ja

		de moet hebben om op hun schreden terug te keren, in plaats van halsstarrig vast te houden aan een eens ingeslagen heilloze weg.		
ZWE-00331	1	De EU voor luchtvervuiling zijn veel te ruim en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 door strengere normen worden vervangen. Ik zie graag een doorrekening ervan voor het verkeer op de Ring. Het is verder volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
	2	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Ja
	3	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Ja
	4	Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Ja
	5	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Ja
	6	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd	Ja

			natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	
	7	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja
ZWE-00332	1	De EU voor luchtvervuiling zijn veel te ruim en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 door strengere normen worden vervangen. Ik zie graag een doorrekening ervan voor het verkeer op de Ring. Het is verder volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
	2	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Ja
	3	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Ja
	4	Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgevallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Ja
	5	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Ja

		kwalijske gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.		
	6	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020.	Ja
	7	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja
ZWE-00333	1	Files oplossen is per definitie onrendabel Files doen zich vooral voor in de spits. Een spits duurt ca 2 x 2 = 4 uur per dag. De overige 20 uur is de infrastructuur beschikbaar, en grote delen van dag en nacht wordt de capaciteit onvolledig benut. RWS dient haar beleid, visie en activiteiten te richten op het spreiden van verkeer, teneinde de infrastructuur, zowel snelwegen als binnenwegen qua capaciteit en financiën optimaal te benutten.	Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat probeert de mobiliteitsproblemen op verschillende manieren op te lossen. Zo wordt mobiliteitsmanagement gestimuleerd in programma's als Beter Benutten. Met de effecten van dergelijke maatregelen wordt in de verkeersprognoses rekening gehouden. Zie bijlage B van het deelrapport Verkeer.	Ja
	2	A27 Amelisweerd geen knelpunt 23 mei 2016. Een regenbui verlamt het land. Een maximum van 900 km file, zie voorbeelden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau). Het traject van de A27 tussen de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten door Amelisweerd kent inderdaad minder files dan andere wegvakken. Verbreding is hier nodig vanwege de noodzakelijke ontweaving van het verkeer door de knooppunten. De verbreding is dus een gevolg van de noodzakelijke aanpassing van de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten. Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effortrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten over de lange termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal	Ja



Knelpunten in overvloed. Maar geen files bij Amelissewaard, terwijl bv. de 10 baans A2 enorme vertragingen oploopt. Het beeld dat de knelpunten elders ligt wordt bevestigd door Filetop 50 [1], waarin Amelissewaard niet als bijzonder knelpunt voorkomt. Asfalt werkt niet, is onrendabel. Dat wordt bevestigd door het CBP en PBL[2]. RWS dient te onomstotelijk en wetenschappelijk te bewijzen dat de OTB zoals voorgelegd een maatschappelijke baat heeft, en de diverse onderzoeken in haar ontwerpen te verwerken.

Ik verzoek de regering haar standpunt: "geen A27 als de MKBA onrendabel" gestalte te doen en het project terug te trekken

verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten. Voor meer informatie over de modelinstellingen en de kwaliteit van het gehanteerde verkeersmodel NRM zie bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het advies van de Commissie m.e.r..

- 3 Het geprojecteerde resultaat van 1.2 Miljard investering Mogelijk 1 minuut tijdswinst. RWS dient het gehele plan te uit te stellen of te schrappen.
- 4 Breedte van de bak, uitspraak RvS 1980: blijf binnen de bak

Het is onduidelijk hoe u de bepaling van de minuut tijdswinst heeft berekend. Het is in ieder geval geen uitspraak die in de milieu-effectrapportage of het ontwerp-tracébesluit is gedaan.

De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het

- Ja
- Ja

	<p>Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met nodeloos breed talud gemaakt.</p> <p>RWS dient zich aan de uitspraken van de rechter houden.</p>	<p>bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende MER Tweede Fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p>	
5	<p>Erfgoed: Hollandse Waterlinie De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie. Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	Nee
6	<p>Erfgoed: Limes Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut. RWS dient er zorg voor te dragen dat de impact op het erfgoed verminderd wordt ten opzichte van het huidige plan</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).</p>	Nee
7	<p>Kloppen de modellen van RWS ? Op de A4[3] staan 2 tot 5 maal meer files dan voor de uitbreiding ten koste van 600 miljoen. De versmalling tijdens de bouw had juist een doorstromend effect. De filedruk daalde richting Delft met 92% en richting Amsterdam met 58%. De ontworpen ontvlechting (gescheiden rijbanen) verdubbelde tot verviervoudigde daarna de files. Juist het ontvlechtigingsmodel (gescheiden rijbanen) staat model voor de OTB A27 Amelisweerd. RWS dient alternatieven te ontwerpen waarin een 'Lean' en 'Scrum's gewijs groeimodel of roadmap is geborgd, wat met minder asfalt toe kan, en geen onherroepelijke of onomkeerbare keuzes tot gevolg heeft. Daarmee dient het de overlast te beperken tijdens de bouw en gebruik voor natuur en milieu en gezondheid van omwonenden. Voor elk ontwerp dient RWS onomstotelijk en wetenschappelijk te bewijzen dat het model wat wordt gepresenteerd in de OTB deugdelijk en toekomstvast is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>In het MER Eerste Fase is de onderbouwing te vinden dat ontweving op de Ring Utrecht een oplossing biedt voor de doorstromingsproblemen in dit project. Voor wat betreft het gebruikte model heeft de Commissie m.e.r. een oordeel gegeven over de gebruikte verkeersmodellen. Dit oordeel is dat de best beschikbare modellen zijn gebruikt.</p>	Ja
8	<p>Ontwerpsnelheid te hoog, daardoor gevaarlijk en onrendabel De ontwerpsnelheid van het traject is grotendeels 120 kmu. Rond steden in Nederland, en ook Duitsland, België en Frankrijk is een maximaal snelheid van 100 kmu de norm, vanwege lawaai-reductie en luchtkwaliteit. De ontwerpsnelheid heeft nodeloos hogere kosten en meer impact op de omgeving tot gevolg. Dit drukt ook de effectiviteit van het project. Uit de maatschappelijke kostenbaten analyse die Decisio heeft uitgevoerd blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen. Het TEN-T consortium waar Nederland deel van uitmaakt, verwijst via ERSO[4] naar de dodelijke gevaren van hogere snelheden. Het kabinet en RWS bezitten deze kennis. Het</p>	<p>In de MKBA wordt berekend dat er ten gevolge van de toename van de hoeveelheid verkeer er meer verkeersslachtoffers komen. Echter, in de methodiek van de MKBA wordt geen rekening gehouden met de specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die in het tracébesluit aan de Ring Utrecht zijn toegevoegd om de oplossing verkeersveiliger te maken. Voor een volledige analyse van het effect op verkeersveiligheid zie paragraaf 2.1 onderdeel verkeersveiligheid in de toelichting op het tracébesluit.</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een</p>	Ja

	<p>is daarom onverantwoordelijk en verwijtbaar dat men toch een hogere ontwerpsnelheid kiest dan in de huidige situatie.</p> <p>In de praktijk is blijkt ook dat een hogere snelheid tot meer ongevallen[5] en vervuiling[6] leidt. Als voorbeeld: weggedeelten waar de snelheid van 120 naar 130 kmu is verhoogd leidden tot 300% meer dodelijke ongevallen.</p> <p>RWS dient alternatieven te ontwerpen voor een veilige snelheid van 80 en 100 kmu, zodat daarna de MKBAs, milieu- en omgevingseffecten vergeleken kunnen worden en er een werkelijk alternatief gekozen kan worden.</p>	<p>groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>In het tracébesluit wordt aangegeven welke ontwerpsnelheid is gehanteerd en welke maximumsnelheid voor welk trajectdeel is aangehouden. Voor de A12 is op de parallelbaan een snelheid van 80 km/uur aangehouden en op de hoofdbaan 100 km/uur. Voor het gedeelte tussen knooppunt Lunetten en Rijsweerd is een ontwerpsnelheid van 100 km/uur aangehouden.</p>	
9	<p>Milieueffecten worden chronisch onderschat</p> <p>De piekbelastingen op gezondheid en milieu zijn vaak normoverschrijdend. Om projecten mogelijk te maken en onder de normen te blijven, worden daarom de effecten op gezondheid en milieu op jaarbasis gemiddeld, wat het probleem structureel en significant onderschat.</p> <p>Dit in tegenstelling tot de files, die in minuten wordt uitgedrukt en zo enorm uitvergroet. Als het jaarmiddelingsmodel op files wordt toegepast, zijn ze volledig verdwenen. Het middelen van verkeersstromen is mogelijk door spits beprijzing, beter gebruik van OV en fiets, het forenzen ontmoedigen en wonen nabij het werk te versterken, het leasen af te schaffen, en gebruik te maken van vergrijzingsgolf die ons in 2030 te wachten staat. RWS dient zich haar beleid, visie en activiteiten te richten op het spreiden van verkeer, teneinde de bestaande infrastructuur qua capaciteit en financiën optimaal te benutten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>U geeft aan zich niet te kunnen vinden in de gehanteerde methodiek om het probleem en het effect van de oplossing inzichtelijk te maken. In het project is gewerkt volgens de gangbare en juridisch geaccepteerde werkwijzen. De Commissie m.e.r. heeft de milieu-effectrapportage getoetst en zowel de verkeerskundige onderbouwing van het probleem als de analyse van de effecten op geluid, luchtkwaliteit en gezondheid positief beoordeeld.</p> <p>Voor luchtkwaliteit zijn jaargemiddelde concentratienormen voor stikstofdioxide en fijn stof maar ook een etmaal(dag) gemiddelde norm voor fijn stof van 50 µg/m3 die 35 keer per jaar mag worden overschreden. Het klopt dat de jaargemiddelde norm een positiever beeld geeft dan de dagnorm fijn stof waaraan moet worden voldaan, die is veel strenger.</p>	Ja
10	<p>Milieu effecten meten en terugkoppelen</p> <p>Milieu effecten worden berekend met nivellerend modellen. Een praktijkvoorbeeld: RWS rekent met 70dB snelweggeluid. De praktijk meet langs een snelweg 80-84 dB.</p> <p>Men beschouwt ook elke snelweg apart, terwijl Lunetten in de nabijheid is omzoomt door asfalt en dubbelspoor, en alle geluidsbronnen bij elkaar optellen en simultaan gehoord worden.</p> <p>RWS dient een integraal en werkelijk gemeten geluids- en milieu waarden te gebruiken in haar analyses en ontwerpen. Indien de praktijk de normen alsnog overschrijdt, dient de overheid maatregelen terug te draaien ten gunste van de gezondheid van de omwonenden.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>Uit praktische overwegingen vinden geluidonderzoeken plaats met een akoestisch rekenmodel. Deze modellen zijn zoals u stelt gebaseerd op de gemiddelde situatie over het gehele jaar en sluiten daarmee aan op de wetgeving. Het is onvermijdelijk dat in bepaalde situaties de geluidbelasting hoger zal zijn dan gemiddeld over de gehele dag, bijvoorbeeld in de spitsperiode. Er zijn echter ook periodes dat het veel stiller zal zijn, vandaar dat gerekend wordt met gemiddelden.</p> <p>Bij het berekenen van de geluidbelasting bij uw woning wordt de totale geluidbelasting van alle rijkswegen berekend, dus niet van de afzonderlijke rijkswegen apart. In eerste instantie wordt voor de rijkswegen onderzocht of de geldende toetswaarden worden overschreden en of deze overschrijding met doelmatige maatregelen kan worden weggenomen. Als dat niet helemaal het geval is, dient de totale geluidbelasting ten gevolge van alle bronnen in beeld worden gebracht. Als sprake is van een te hoge cumulatieve geluidbelasting kunnen aanvullende maatregelen worden overwogen. Uit het aanvullend onderzoek naar cumulatie, zie de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit, is gebleken dat dit in dit project niet het geval is.</p>	Ja
11	<p>Telfouten en modelfouten verkeer</p> <p>U schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Daarbij gaat het om een verbreding van 4 naar maar liefst 9 rijstroken.</p> <p>Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet ontwerp-tracébesluit genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan</p>	<p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke</p>	Nee

	<p>leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptracébesluit 6 weken ter visie worden voorgelegd. Nu voldoet het niet aan de eisen die je aan een OTB mag stellen.</p> <p>RWS dient een samenhangend plan gebaseerd op de juiste feiten op te leveren voordat een volgende stap kan worden gezet</p>	<p>oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Het viaduct krijgt twee extra rijstroken bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar Utrecht Science Park goed af te wikkelen.</p> <p>Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p>	
12	<p>CO2, klimaat</p> <p>Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p>	Nee
13	<p>Luchtvervuiling</p> <p>Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?</p> <p>Volkswagen's Dieseldiesel heeft ons geleerd dat waar geld verdiend kan worden met een verfraaiing van de werkelijkheid, dat ook gebeurt. Het is systemisch.</p> <p>RWS dient via dit WOB verzoek alle beschikbare informatie te leveren over alle contacten van de afgelopen 5 jaar met bouwbedrijven van binnen en buitenland. Alles met betrekking tot snelweg cq asfalteringsprojecten en aanpalende constructies, zoals overleggen, vergaderingen en verslagen, afspraken, werkbezoeken, communicaties zoals mail en email wisselingen, begrotingen en andere financiële gegevens</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit</p> <p>In het luchtrekenmodel zijn emissiefactoren gebruikt die gebaseerd zijn op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten.</p> <p>Het WOB verzoek is inmiddels afgehandeld, de informatie is verstrekt aan de indiener.</p>	Nee
14	<p>Veranderde grondwaterstand in Lunetten</p> <p>Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling wanneer bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van deze bemaling op woningen blijven beperkt tot minder dan 5 cm. Verzakken</p>	Ja

		van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	
15	Waterberging De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn.	Ja
16	Lawaai De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak). Amelisweerd wordt niet wettelijk beschermd tegen verkeerslawaai. Er wonen geen mensen. Er woont wel een enorm aantal bosvogels en andere dieren. Hun bescherming heeft u blijkbaar minder hoog in het vaandel. Toch is de geluidsoverlast voor vooral vogels gigantisch, met name in het broedseizoen. Verder genieten zo'n anderhalf miljoen bezoekers van dit prachtige gebied. De bescherming van hun recreatie valt óacute;k onder uw morele verantwoordelijkheid. Een dakje op de bak schiet hier natuurlijk tekort. Overkapt u de weg liever helemaal. Het zou u sieren als u niet de mazen van de formele wet zou opzoeken, maar zou handelen in de geest ervan! Verzoek aan RWS om alle geluidshekken langs Utrecht en ook Amelisweerd te dichten	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur, 2.8.4 effect van geluid op vogels. Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan. Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB. Uit de geluidberekeningen blijkt dat dankzij de geluidmaatregelen, de geluidbelasting op Amelisweerd ten gevolge van de Ring Utrecht af zal nemen. De Groene Verbinding zal veel geluid wegnemen ter hoogte van oude bomen. Zonder het project Ring Utrecht zal de potentiële verstoring van broedvogels door verkeersgeluid dus groter zijn.	Ja

17	<p>Natuurcompensatie Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. RWS dient een samenhangend plan gebaseerd op de juiste feiten op te leveren voordat een volgende stap kan worden gezet</p>	<p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (Natuur Netwerk Nederland: NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt. In het tracébesluit is aangegeven waar en met welke oppervlakte het NNN gecompenseerd zal worden.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het compensatieplan, dit is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.</p>	Ja
18	<p>Stikstofdepositie De stikstofvervuiling van de natuur is nu al een halve eeuw zo groot dat nu zelfs de eiken op de Veluwe en de rupsen op de eik na jaren van slechte groei beginnen te sterven. Daar draagt het wegverkeer belangrijk aan bij, ook het verkeer op de Ring. Reden temeer om de stikstofemissies van het verkeer sneller te reduceren en alles toe doen wat mogelijk is om de groei van het verkeer te stoppen, zodat de verlaging van de emissies per km van auto's en trucks ook daadwerkelijk tot minder stikstofstress in de natuur leidt. Dit nieuwe probleem van eiken- en rupsensterfte in de natuur is in de MER ook niet onderzocht. Ik dring dan ook sterk erop aan dat u de juiste maatregelen treft om het wegverkeer te verminderen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie)</p>	Nee
19	<p>Beschermde soorten in en rond Amelisweerd Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel. U moet ook soorten in de gevarenzone beschermen!</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming (Wnb) beschermt broedende vogels. Nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaar rond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p>	Ja

20	<p>Externe veiligheid tijdens uitvoering</p> <p>In het OTB staat geen woord over de externe veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.</p>	<p>Het risico op ongevallen met het vervoer van gevaarlijke stoffen is tijdens de werkzaamheden niet groter dan in de huidige of de toekomstige situatie. De omvang van dit vervoer verandert niet, en de verkeerssituatie blijft, zo nodig met behulp van een snelheidsbeperking, veilig.</p>	Ja
21	<p>Beschadiging folie; regio onbereikbaar als A27 onder water</p> <p>Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluipverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.</p> <p>Indien bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde tracébesluit moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. De schermwand beperkt ook de impact van eventuele calamiteiten. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt.</p> <p>De kans op water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie, is bij deze methode tot een minimum beperkt, zodat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is.</p>	Ja
22	<p>Folie/vlies: wat als dat beschadigd raakt?</p> <p>Ofschoon u een aantal mogelijke manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen inzage in de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden geschat in het ontwerp-tracébesluit, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de veiligheid van de regio.</p>	<p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. De schermwand beperkt ook de impact van eventuele calamiteiten. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt.</p>	Ja
23	<p>Veranderende grondwaterstand in Amelisseweerd tijdens uitvoering, door pompen</p> <p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het folie veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisseweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee. Genoeg is genoeg. De strijd van 35 jaar geleden is gestreden. Niet opnieuw!</p> <p>Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het vlies niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren indien u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgedebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>De procedures en regelingen voor schadeafhandeling zijn vastgelegd in verschillende regelingen en procedures. Daarmee zijn er voldoende waarborgen voor een zorgvuldige afhandeling van eventuele schadeafhandelingen.</p>	Ja

24	<p>Extra files op A27, A12 en Waterlinieweg (jarenlang). Ook bij Rijnsweerd/ Uithof/ A28 De overlast tijdens de bouw zal heel zwaar worden. Niet alleen door geluidsoverlast en stank, maar ook door sluipverkeer, omdat de Ring ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Als het erop aankomt tellen voor u toch de euro's zwaarder, want dat u niet om de omgeving geeft blijkt wel uit het feit dat u vasthoudt aan dit plan. Totdat overlast goed geregeld is is het ontwerptractébesluit niet aanvaardbaar.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
25	<p>Luchtvervuiling tijdens uitvoering Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit project niet in uitvoering brengen!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Ja
		<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p>	
26	<p>Schade aan omgeving, divers De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedsfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan. Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.</p>	<p>De ruimte aan de oostzijde van Utrecht is schaars. Daarom is in een jarenlang ontwerpproces intensief gezocht naar oplossingen die voldoen aan de doelstellingen en zo min mogelijk extra ruimte vragen. De Commissie m.e.r. geeft in haar toetsingsadvies op de milieu-effectrapportage tweede fase aan dat dit goed is toegelicht en onderbouwd. Het gebied blijft een aantrekkelijk recreatiegebied. U stelt dat het scherm langs de volkstuinten onvoldoende hoog is om de depositie van roet te voorkomen. Het scherm is primair een veiligheidsmaatregel en het draagt bij aan de akoestische kwaliteit van het gebied. Ten opzichten van de huidige situatie (geen scherm) is sprake van een verbetering. Er is daarom geen reden om dit scherm te verhogen.</p>	Ja
27	<p>Pak eerst de grote problemen qua geluidsoverlast aan. Stel die niet uit tot het eind vh project Mij ergert het dat u de bewoners in het zuiden van Utrecht in herrie laat leven. Het laten voortduren van de enorme geluidsoverlast langs de A12 is onaanvaardbaar. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, losgekoppeld van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van geïntegreerde zonnepanelen. Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Hoograven en Lunetten aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.</p>	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>In de Wet milieubeheer is voorgeschreven dat het verplicht is om de sanering langs een traject mee te nemen bij de uitvoering van het project, als dat project leidt tot het aanpassen van de geluidproductieplafonds. Aangezien dat bij het project Ring Utrecht het geval is, zal de sanering tegelijkertijd met de realisatie van het tractébesluit worden uitgevoerd. Er kan niet worden gesteld dat de sanering eerder plaats zou vinden, als deze los van het project (autonoom) zou worden uitgevoerd. Voor deze autonome sanering geldt conform de Wet milieubeheer dat het saneringsplan uiterlijk 30 december 2020 moet zijn ingediend. De minister moet dan het plan nog vaststellen, waarbij ook een termijn van uitvoering kan worden opgenomen. Op dit moment is een wetswijziging in voorbereiding, waarbij deze termijn voor het indienen van het saneringsplan wordt verlengd tot 31 december 2023. Bovendien is het niet zo dat het meenemen van de sanering in het project Ring Utrecht leidt tot minder omvangrijke maatregelen dan bij een autonome sanering. De maatregelen zijn in het project gedimensioneerd op een verkeersprognose voor het jaar 2036 en die is hoger dan de verkeersintensiteiten uit het geluidregister die bij autonome</p>	Ja

		<p>sanering gebruikt moeten worden. Een hogere geluidbelasting betekent dat er meer maatregelen getroffen moeten worden om aan de streefwaarde voor sanering te kunnen voldoen.</p> <p>De geluidsschermen hebben als primaire doel het beperken van de geluidbelasting. Daarnaast is er sprake van een afweging tussen verschillende ambities: een groene uitstraling, een bijzondere uitstraling op specifieke locaties, opwekken zonne-energie, transparantie. In het tracébesluit is een passage opgenomen die het mogelijk maakt in de toekomst zonnepanelen op of in de geluidsschermen te plaatsen, mits dit geen gevolgen heeft voor de akoestische kwaliteit daarvan.</p>	
28	<p>Inpassing (hoge geluidsschermen, brede bruggen en viaducten en lange tunneltjes) Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.</p>	<p>In het tracébesluit staat opgenomen dat er één verbindingsboog in Rijnsweerd onder het maaiveld wordt aangelegd. Dit is de boog van de A27 vanuit Hilversum naar de A28 richting Amersfoort. Het gehele knooppunt Rijnsweerd ondergronds aanbrengen is niet mogelijk gelet op de regelgeving ten aanzien van tunnelveiligheid.</p>	Ja
29	<p>Gevaarlijke stoffen, ontploffingen, branden Indien er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.</p>	<p>In de milieu-effectrapportage en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Daarbij is ook op een juiste wijze omgegaan met het risico van plasbranden. De Commissie m.e.r. heeft de milieu-effectrapportage getoetst en positief beoordeeld.</p> <p>Toename van vrachtverkeer in het deelrapport verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld.</p> <p>Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals resp. een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook Rijkswaterstaat neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van hulpdiensten.</p>	Ja
30	<p>Overleg met omwonenden omtrent de uitvoering Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project. In ieder geval is dit project voor mij onacceptabel als u het gebruikt om de zuidelijke wijken van Utrecht nog langer in de herrie van de A12 te laten zitten.</p>	<p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfaserings- en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p>	Nee
31	<p>Het proces, de rol van de burger, etc. Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is de zeggenschap voor de gebruikers en verder moeilijk en uitsluitend beperkt tot automobilgebruikers. Bij de alternatieve oplossing is de zeggenschap voor de gebruikers en verder groot, inclusief voor automobilisten op de kno</p>	<p>Het project Ring Utrecht voldoet aan de Code Maatschappelijke Participatie. In het gevolgde besluitvormingsproces is op verschillende momenten aan omgevingspartijen gevraagd mee te denken, onder meer over het Voorkeursalternatief, het trechteren van varianten en de keuze van de Voorkeursvariant.</p> <p>Zowel de Commissie Schoof in haar rapport van maart 2013 als de Commissie m.e.r. (2016) hebben geconcludeerd dat de gevolgde besluitvormingsprocedure en het participatieproces zorgvuldig zijn geweest.</p> <p>Daarnaast wordt opgemerkt dat de zin aan het eind van uw zienswijzepunt plots is afgebroken.</p>	Nee
32	<p>Dak op de bak De 'Duurzame weg': een glazen overkapping over de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd is nooit in stemming gebracht, maar wordt niet nader onderzocht. Dit is</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (glazen overkapping).</p>	Ja

		<p>zeer nalatig en dient alsnog te gebeuren. Positieve uitkomst moet worden meegenomen in ontwerp.</p> <p>De z.g. 'Groene Verbinding' wordt belangrijk gevonden door RWS. Maar niet door bewoners en lokale belangengroepen. De glazen kap op de bak en A27 die 'haalbaar' is, moet meteen worden uitgewerkt.</p>		
ZWE-00334	1	<p>De natuur op land, in het water en in zee wordt nog steeds zwaar geteisterd door stikstof uit de landbouw, van het wegverkeer en in vergelijking hiermee een beetje van industrie en verwarming van woningen. Zo wordt de gevoelige natuur in de Veluwe, de duinen, veenmosrietlanden, beekdalen en hoogvenen vaak twee maal te zwaar belast dan ze aan kan en in delen van Nederland nog veel erger. Brandnetel, braam en gras overwoekeren daardoor alles wat kwetsbaar is en minder hard groeit waardoor de natuur steeds meer verarmt. De stikstofoxiden van het verkeer hebben daarin een belangrijk aandeel, ook de Ring om Utrecht. Ook in de steden is de lucht nog steeds te vuil. Ik maak ernstig bezwaar tegen de uitbreiding van het verkeer op de Ring maar ook daar naar toe, waardoor de stikstofdruk nog minder afneemt dan toch al het geval zou zijn.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Ja
	2	<p>Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014! De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Ja
	3	<p>De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten opzichte van de heel geringe tijdwinst voor passerend automobilisten. De alternatieve oplossing, OV en fiets, biedt daarvoor soelaas.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
	4	<p>Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Ja
	5	<p>Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.</p>	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Ja
	6	<p>In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Ja
	7	<p>Ik vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de verbreding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een</p>	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra	Ja

	geluidsscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een bijvoorbeeld met klimop begroeid scherm is esthetisch veel verantwoordder dan het asfalt van een snelweg.	geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidsscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm wordt transparant uitgevoerd en komt rechttop tussen de gebouwen te staan.	
8	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Ja
9	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Ja
10	Het is onbegrijpelijk dat potentiële mogelijkheden om alternatieve energie op te wekken bij projecten die vallen onder de verantwoordelijkheid van een milieuminister niet optimaal worden benut. Geluidwerende schermen langs de Ring dienen dan ook als een geïntegreerd zonnepaneel te worden uitgevoerd, al dan niet in combinatie met de reconstructie. De schermen moeten transparant worden waar ze dicht bij huizen staan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Ja
ZWE-00335	1 De regering stelt zich tot doel 'de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Deze doelstelling is achterhaald, en de regeing zou er dus op terug moeten komen. "Voortschrijdend Inzicht" heet dat. Het is altijd veel beter zich hierdoor te laten leiden, dan met oogkleppen op op de aanvankelijk gekozen (snel-)weg door te razen en ongelukken te veroorzaken. Er is immers een veel betere oplossing mogelijk: verbeter de infrastructuur door beter openbaar vervoer, dus niet door meer asfalt en meer autobewegingen. Want er is ook nog een andere doelstelling: 'de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden'. Dit doel is bij de alternatieve oplossing veel meer gebaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Ja
	2 Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het	Ja

		mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	
3	Amelisweerd wordt niet wettelijk beschermd tegen verkeerslawaaï. Er wonen geen mensen. Er woont wel een enorm aantal bosvogels en andere dieren. Hun bescherming heeft u blijkbaar minder hoog in het vaandel. Toch is de geluidsoverlast voor vooral vogels gigantisch, met name in het broedseizoen. Verder genieten zo'n anderhalf miljoen bezoekers van dit prachtige gebied. De bescherming van hun recreatie valt onder uw morele verantwoordelijkheid. Een dakje op de bak schiet hier natuurlijk tekort. Overkapt u de weg liever helemaal. Het zou u sieren als u niet de mazen van de formele wet zou opzoeken, maar zou handelen in de geest ervan!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Ja
4	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraat en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Ja
5	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Ja
6	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 km/u in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Ja
7	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	Ja
8	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Ja
9	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Ja

		geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.		
10		Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
11		Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Ja
12		Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Ja
ZWE-00336	1	Er zijn in de samenleving veel echt urgente zaken (die veel geld kosten en) die om een oplossing schreeuwen. Denk aan de zorg! Belachelijk om zoveel geld uit te gaan geven aan zo'n project terwijl de weg niet behoort tot de meest filegevoelige wegen! En dit alles voor een paar luttele seconden tijdswinst, dit is krankjorum. Over het hoofd gezien belang: Ja, degenen die in de buurt van de weg wonen hebben behoefte aan schone lucht, rust en groen. Hier in Lunetten hebben we juist een verbouwproject van 5 jaar voor de deur gehad (aanleg spoor, station, plein, fietsweg) met veel geluids en stofoverlast. Graag niet nog 10 jaar hierachteraan van dit soort overlast.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisseweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisseweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.	Ja

			<p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	
ZWE-00337	1	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
	2	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode tot een minimum beperkt. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is.	Ja
	3	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten.	Ja

		<p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	
4	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>	Ja
5	<p>De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nòg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Ja
6	<p>Uit alles blijkt, dat de aannamen waarop deze gigantische wegoperatie van u stoelt, in de nabije toekomst onhoudbaar zullen zijn, en zelfs nu al hun geldigheid beginnen te verliezen. U gaat uit van een volle eeuw onafgebroken economische groei. Die hebben we nooit gehad, en niets wijst er op dat we die ooit zullen krijgen. (Trouwens: honderd jaar vooruitkijken?? Zullen we dat maar niet liever aan de science fiction-schrijvers overlaten?). U gaat ervan uit dat de mensen wel altijd dagelijks naar hun werk zullen blijven rijden. Ook dat zien we nu al, door meer thuiswerk en door flexibilisering, veranderen. U gaat ervanuit dat auto's altijd door mensen bestuurd zullen worden. Zelfs dat zal niet altijd zo zijn. Zodra de besturing van auto's niet meer afhankelijk is van trage menselijke reflexen, zal de capaciteit van de bestaande wegen enorm toenemen. Met andere woorden: de ontwikkelingen die nu al aan de gang zijn konden er wel eens toe leiden dat er over enige tijd helemaal geen fileprobleem meer is. Wèl, als u deze operatie ondanks alle informatie doorzet, een enorme, vieze hoeveelheid overbodig asfalt en een hele hoop volstrekt onnodige en veelal onomkeerbare schade aan de leefomgeving.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).</p>	Ja
7	<p>We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Ja
8	<p>Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Ja

	700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.		
9	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja
10	De extra emissies worden gecompenseerd door NSL-maatregelen. De monitoringsrapportage 2015 NSL (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportage-e-nsl-2015-bijlage) stelt echter dat de daling voor fijnstof stagneert (blz3). De NEV 2015 (https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/41/nationale-energie-verkenning-2015) ,blz. 109 stelt dat ook na 2020 de daling duidelijk afneemt. Die geringe daling is vrijwel geheel te danken aan Euronormen voor (diesel)wegvoertuigen, oftewel roetfilters, terwijl de emissies door industrie en luchtvaart stijgen (blz. 7 Achtergronddocument Lucht, http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-luchtverontreinigende-stoffen-in-de-nationale-energieverkenning-2015_2442.pdf). Of de luchtkwaliteitsnormen in de toekomst worden gehaald is dus geheel afhankelijk van succesvolle implementatie van deze techniek. Deze techniek moet de stijgende emissies van industrie, bouw, op- en overslag, huishoudens (door houtkachels, waar sinds kort subsidie op zit) en bandenslijtage allemaal compenseren. Het afbreukrisico is groot. Als het model uitgaat van vlotte implementatie van roetfilters en theoretische emissiefactoren zijn de totale daadwerkelijke emissies zwaar onderschat!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
11	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Ja
12	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Ja
13	Amelisweerd wordt niet wettelijk beschermd tegen verkeerslawaaï. Er wonen geen mensen. Er woont wel een enorm aantal bosvogels en andere dieren. Hun bescherming heeft u blijkbaar minder hoog in het vaandel. Toch is de geluidsoverlast voor vooral vogels gigantisch, met name in het broedseizoen. Verder genieten zo'n anderhalf miljoen bezoekers van dit prachtige gebied. De bescherming van hun recreatie valt onder uw morele verantwoordelijkheid. Een dakje op de bak schiet hier natuurlijk tekort. Overkapt u de weg liever helemaal. Het zou u sieren als u niet de mazen van de formele wet zou opzoeken, maar zou handelen in de geest ervan!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Ja
14	De 'groene verbinding' over de A27 is niet zo groen en doet weinig voor de omgeving. Een glazen overkapping zoals van Movares doet dat wel. Dit moet direct worden onderzocht en ingevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Ja
15	Vorig jaar heeft de milieuorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar, belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meer asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Ja

		verhoging van de CO2-uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.		
	16	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Ja
ZWE-00338	1	In het navolgende treft u mijn zienswijze aan aangaande het OTB Ring Utrecht. Op diverse gronden meen ik dat het van eminent belang is dat het voornemen de Ring Utrecht te verbreden ter hoogte van Rijnsweerd en Lunetten wordt ingetrokken. De politiek staat op het punt een grote historische blunder te begaan waar toekomstige generaties met verbazing en verdriet op terug zullen zien. Wat een enorme tunnelvisie speelt de (VVD-)politiek hier parten.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	<p>In de eerste plaats wordt in de plannen geen rekening gehouden met de demografische en maatschappelijke ontwikkelingen op het terrein van vervoer en openbaar vervoer. Er wordt met een jaren tachtig bril gekeken naar problemen: verkeersdruk tijdens de spits dient opgelost te worden met wegverbreding en meer asfalt. De jongere generaties zullen echter massaal de auto laten staan en zoeken naar andere wijze van transport. Daarnaast zullen de nieuwe vormen van werken op afstand, video-conferencing, face-time, digitalisering en verdere technologische ontwikkelingen e.d. grote impact hebben op het woon-werkverkeer. Deze tendensen worden onderschat en onvoldoende gestimuleerd door de overheid (zie ook punt 9). De intensiteit van het verkeer is bovendien in 2015 afgenomen ten opzichte van 2014, aldus ook de RDW. Recente ontwikkelingen worden ook nog onvoldoende onderzocht door de overheid.</p> <p>In de tweede plaats is het een misvatting dat een ring om de stad Utrecht heen deze stad beter bereikbaar zou maken. Mensen die in de stad wonen of werken of de stad bezoeken zullen de stad in willen blijven gaan en blijven niet op de ring rijden. Het is daarom van groot belang dat gezorgd wordt voor parkeergarages aan de uitvalswegen, en vooral voor hoogwaardig, betrouwbaar en frequent openbaar vervoer tussen die garages en de binnenstad. Dat zal de stad pas echt ontsluiten. Daarnaast dient meer geïnvesteerd te worden in openbaar vervoer. Ik verwijs ook naar het eerste punt. Verbetering van de OV infrastructuur zal in de komende jaren de verkeersdruk enorm doen afnemen.</p> <p>In de derde plaats zou het verstandiger zijn om eerst de effecten van de aanleg van de ring Noord af te wachten. De verwachting is dat daardoor de verkeersdruk zal afnemen en files zullen verminderen op het traject door Amelisweerd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020.</p> <p>In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten gebruikt ten aanzien van verkeer en vervoer in Nederland op de lange termijn. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie voor meer informatie over gehanteerde sociaaleconomische en demografische uitgangspunten bijlagen A en B van het deelrapport verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Opgemerkt wordt dat de te hanteren uitgangspunten van de verkeersmodelberekeningen met het NRM jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden steeds de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden.</p>	Ja

		<p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p> <p>Overigens wordt opgemerkt dat de capaciteitsuitbreiding op de NRU deel uitmaakt van de verkeersmodel-berekeningen; zowel in het OTB als in de oplegnotitie bij het TB. Uit de berekeningen van de Referentiesituatie (=situatie zonder capaciteitsuitbreiding op de Ring Utrecht) blijkt dat die situatie onvoldoende probleemoplossend is.</p>	
3	<p>In de vierde plaats wordt geen of althans onvoldoende rekening gehouden met de grote impact van het besluit op de leefomgeving van mens, fauna en flora. In het bijzonder worden significante negatieve effecten verwacht op landgoed Amelisweerd. Een deel van het landgoed wordt vernietigd en het landgoed heeft als geheel ook daarna grote hinder van de wegverbreding. Geluidsschermen worden gepresenteerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in zeer beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien hebben deze schermen geen effect op vogels. Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen helemaal rampzalig: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar ze volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.</p> <p>De kap van 700 bomen is ongehoord en vernietigend voor boom, mens en dier.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur, 2.8.4 effect van geluid op vogels.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt minder dan 2% van de oppervlakte van het landgoed.</p> <p>Uit het bomenonderzoek is gebleken dat ruim 60% van de 707 beoordeelde bomen een stamdiameter heeft van minder dan 25 cm. Gezien de dikte zijn dit relatief jonge bomen. Het is daarom niet juist om te stellen dat meer dan 700 oude bomen gekapt worden. Alle te kappen bomen worden gecompenseerd door nieuw aanplant.</p>	Ja
4	<p>In de vijfde plaats worden de negatieve effecten op de leefomgeving zwaar onderschat. Dat geldt niet alleen voor de situatie tijdens de werkzaamheden, maar ook op de situatie na afloop daarvan. De werkzaamheden zullen impact hebben op het grondwaterniveau, waarnaar geen onderzoek heeft plaats gevonden. Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het vliet gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. De risico's zijn bovendien onvoldoende onderzocht.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p>	Ja
5	<p>Daarnaast heeft CO2 uitstoot en fijnstof nu al een uiterst negatief effect op onze leefomgeving. Dagelijks is een zwarte laag roet te vinden op onze tuintafel. De milieueffecten van de verbreding zijn niet, althans onvoldoende onderzocht. Onze vrees is dat een dichtbevolkt gebied als Utrecht nog meer te lijden krijgt van deze ernstige bedreigingen voor de volksgezondheid. De maatschappelijke lasten van de luchtvervuiling bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de zeer aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt en dient meegenomen te worden in het TB.</p>	<p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p>	Nee
6	<p>In de zesde plaats worden onvoldoende maatregelen genomen om de negatieve effecten te verminderen of weg te nemen.</p> <p>De groene verbinding bij Amelisweerd wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Hier is sprake van handelen in strijd met de beginsel van</p>	<p>Het dak op de bak ligt op het diepste deel van de A27. Uitbreiding van het verdiepte deel tot een tunnel is onderzocht in de eerste fase van de milieu-effectrapportage. Naast kostennadelen had dit alternatief ook vele technische nadelen en belemmeringen. De tunnelvariant is afgefallen.</p>	Ja

	<p>behoorlijk bestuur. Waarom wordt niet gekozen voor een tunnel onder Amelisweerd met versterking van de band tussen Amelisweerd en Utrecht-Oost. Hier wordt – kennelijk vanuit financiële redenen - de tunnel net iets korter gemaakt zodat de tunnelwet niet van toepassing wordt. Juist in een bijzonder en beschermd natuurgebied als Amelisweerd zou het alleszins gerechtvaardigd zijn om een werkelijke tunnel met alle eisen die daaraan gesteld moeten worden aan te leggen. Deze korte tunnel zal juist tot grotere uitstoot van CO2 gassen aanleiding geven aan het begin en het eind van de tunnel. Verder heeft geen veiligheidsonderzoek plaats gevonden.</p>		
7	<p>Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Ja
8	<p>Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Ja
9	<p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.</p>	Ja
10	<p>In uw berekeningen van geluidsoverlast zijn ernstige gebreken opgetreden; bijvoorbeeld: Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen die u in dit project ophoogt, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat heeft u niet overall correct gedaan en daarom moet u dat rechtzetten. Vanwege de complexiteit van die berekening is het nodig de herberekeningen nog een keer ter inzage te leggen.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
11	<p>In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee

	12	Er is veel haast gemaakt, dat zie je ook aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er nog zijn. Door een paar maanden langer na te denken was er een veel beter ontwerptracébesluit geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn, want het modelsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het hele project niet nodig is. Van uitstel zou afstel komen, voor alle partijen beter, juist voor u.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en gebruik nieuwe WLO scenario's) en paragraaf 2.12 Procedures.	Nee
	12	In de achtste plaats zijn er nadere oplossingen voor de problemen die nu aanleiding zijn voor de voorgestelde plannen. De bereikbaarheid van de regio moet dringend verbeterd worden, en hiervoor zijn gelukkig ook diverse goede alternatieven ontwikkeld. Het is één van de vele goede redenen om eindelijk in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een andere : de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak is tot mislukken gedoemd. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nog minder toegankelijk, en verzieken daar het leefklimaat	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	13	In de negende plaats dient de overheid blijkens de uitspraak inzake Urgenda meer te ondernemen om aan de klimaatdoelstellingen te voldoen. De rechtbank in Den Haag heeft vandaag beslist dat de Staat meer moet doen om de uitstoot van broeikasgassen in Nederland te verminderen. De Staat moet ervoor zorgen dat de uitstoot in Nederland in 2020 ten minste 25% lager is dan in 1990. Partijen zijn het erover eens dat de ernst en omvang van het klimaatprobleem het noodzakelijk maken om maatregelen te nemen ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. Op basis van het huidige beleid van de Staat zal Nederland in 2020 een vermindering van ten hoogste 17% bereiken. Dat is onder de norm van 25 tot 40% die in de klimaatwetenschap en het internationale klimaatbeleid noodzakelijk wordt geacht voor de geïndustrialiseerde landen. Blijkens de uitspraak van de rechtbank Den Haag moet de Staat meer doen om het dreigende gevaar veroorzaakt door de klimaatverandering te keren, gegeven ook zijn zorgplicht voor de bescherming en verbetering van het leefmilieu. De effectieve controle op het Nederlandse emissieniveau is een taak van de Staat. Daarnaast zijn de kosten van de door de rechtbank bevolen maatregelen niet onaanvaardbaar hoog. De Staat kan zich niet verschuilen achter het argument dat de oplossing van het wereldwijde klimaatprobleem niet alleen afhangt van Nederlandse inspanningen. Elke vermindering van uitstoot draagt namelijk bij aan het voorkomen van een gevaarlijke klimaatverandering. Nederland zou als geïndustrialiseerd land hierin voorop moeten lopen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
ZWE-00339	1	Hieronder stel ik u op de hoogte van mijn zienswijze over het ontwerptracébesluit Ring Utrecht. Drie jaar geleden heb ik geïnvesteerd in een eigen woning en me daarmee voor langere tijd gecommitteerd aan de wijk Rijnsweerd in Utrecht. Belangrijke redenen voor de keuze voor Rijnsweerd waren het rustige, schone en groene karakter van de wijk zelf en de ligging ten opzichte van groengebieden rondom de wijk. De Kromme Rijn en de landgoederen van Amelisweerd en Rijnauwen, met een unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarde, speelden daarin een belangrijke rol. Ik ben daar dan ook sindsdien ontelbare keren tot rust gekomen van de hectiek van het stedelijke leven. Nu blijken dat rustige, schone en groene karakter van Rijnsweerd en de kwaliteit van De Kromme Rijn en Amelisweerd door de plannen voor de Ring Utrecht in het gedrang te komen, met negatieve tijdelijke én permanente uitwerkingen op mijn wooncomfort door extra verkeersgeluiden, extra luchtverontreiniging, ook door gevaarlijke stoffen, en minder grote natuurlijke en cultuurhistorische waarde van mijn woonomgeving. Waar ik zelf nu juist weinig moeilijkheden heb om per auto de wijk en de stad in en uit te komen,	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Met de realisatie van het project Ring Utrecht verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid van het verkeer in en rondom Utrecht. De kwaliteit van de leefomgeving blijft gelijkwaardig en wordt waar mogelijk verbeterd, mede als gevolg van de voorziene mitigerende en compenserende maatregelen. Vergroting van de wegcapaciteit op de Ring Utrecht leidt tot een verschuiving van een deel van het gemotoriseerd verkeer van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor de fiets en het OV op het onderliggend wegennet en neemt de kans op sluipverkeer door bebouwde kommen af.	Ja

	<p>zal dat tijdens de uitvoeringsperiode van maar liefst acht jaar juist wel gebeuren. Behalve mijn wooncomfort zal ook de waarde van mijn woning verminderen. Samen met mij zullen vele andere bewoners serieuze hinder ondervinden van het plan.</p> <p>Ik vind het daarom van cruciaal belang dat op basis van alle relevante actuele informatie uitvoerig en op correcte wijze is onderzocht of dit plan in deze vorm echt noodzakelijk en economisch haalbaar is en of er echt geen alternatieven met minder ingrijpende gevolgen zijn. Op dit moment doen verschillende signalen sterk vermoeden dat dit plan in deze vorm niet noodzakelijk is, zich niet of over veel te lange tijd pas terug verdient en er wel degelijk alternatieven zijn.</p>	<p>Voorts komt er onder andere over de verbrede bak op de A27 bij Amelisweerd een overkapping: De Groene Verbinding. Met deze verbinding neemt de barrièrewerking van de A27 af en wordt de stad weer beter verbonden met het landgoed Amelisweerd. Voor wat betreft geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren. Dit komt door de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van €15 miljoen euro voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de verkeer en vervoer ontwikkelingen op de lange termijn gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. De Commissie m.e.r. heeft in 2016 in haar eindoordeel aangegeven dat de milieu-effectrapportage procedure zorgvuldig doorlopen is en dat de milieu-effectrapportage veel informatie van hoge kwaliteit bevat. Zij zijn van mening dat in het MER voldoende informatie aanwezig is om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen bij besluitvorming.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
2	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
3	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
4	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
5	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6		In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee

	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	
7	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja
8	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd kan de grondwaterstand veranderen met verdroging als gevolg.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
9	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
10	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
11	Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing. Vanwege internationale technologische en maatschappelijke ontwikkelingen zal het weggebruik naar verwachting beduidend minder zijn dan voorspeld en op den duur misschien zelfs wel minder zijn dan nu.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).	Nee
12	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de wekzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegeteld, verliest de de economische onderbouwing van het project zijn geldigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	Nee
13	Vanwege de hoge kosten en het feit dat de files die de aanleiding zijn voor het plan niet de duurste files van Nederland zijn is de terugverdientijd meer dan vijf eeuwen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

	14	Het minimaliseren van de serieuze hinder door geluid, luchtverontreiniging en verkeersopstoppingen is behandeld als sluitpost op de begroting en daarmee niet naar behoren uitgewerkt en zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de uitvoering te voorkomen is het ontwerptractébesluit niet compleet.	Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid. Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie. In het onderzoeksgebied zijn er slechts 63 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 376 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering. Voor deze 439 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tractébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.	Ja
	15	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	16	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	17	Op basis van het bovenstaande verzoek ik u om het plan uit te stellen totdat de noodzaak ervan onomstotelijk is bewezen en in de tussentijd uw inspanningen te richten op alternatieve oplossingen voor het verminderen en voorkomen van verkeersdruk op de Ring Utrecht. Bij dit laatste kan worden gedacht aan het stimuleren van het aannemen van werknemers uit de directe omgeving, thuis werken, op flexibele uren werken, het gebruik van openbaar vervoer en de fiets en carpoolen of desnoods een minder ingrijpende uitbreiding van de wegcapaciteit. Als het plan toch in de huidige vorm wordt uitgevoerd, verzoek ik u om het bovenstaande mee te nemen bij het verbeteren van het ontwerptractébesluit en omwonenden en andere belanghebbenden te betrekken bij de uitvoering en fasering.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).	Nee
ZWE-00340	1	Omdat Amelisweerd niet wettelijk wordt beschermd tegen verkeerslawaaï zijn de bezoekers er eigenlijk vogelvrij (maar vogels daarentegen zijn daar niet vrij). Het gaat om anderhalf miljoen bezoekers. Hun recreatiegenoegens moet u veel beter beschermen dan met een dakje op de bak. Kunt u de weg niet helemaal overkappen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (tunnel) en paragraaf 3.8 Natuur (Amelisweerd).	Nee
	2	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

3	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
4	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	Nee
6	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerptraacbesluit niet compleet, en daarom wijst ik het OTB in de huidige vorm af	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p>	Ja

			Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	
	7	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	8	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
ZWE-00341	1	Verbreed de snelweg niet, doodzonde van het mooie natuurgebied Amelisweerd. Mevr Schultz haar grootheidsgedachten zijn stuitend. Ik wandel ieder jaar een paar keer daar en geniet dan van het natuurschoon.	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd.</p> <p>Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	Ja

ZWE-00342	1	<p>Op de plattegrondtekening op bladzij 52 en 53 in het boekje over het OTB staan mijn aan de A28 grenzende gronden (perceel De Bilt sectie C 01899 en 01944) niet conform de huidige toestand en gebruik (landbouwgrond) ingetekend. Een groot deel daarvan werd ingetekend als bos en het erf van de boerderij is niet in grijs aangegeven zoals bij de buurboerderij en de overburen. Ook zijn de bijgebouwen niet ingetekend Met een dergelijke toestand kan ik mij niet verenigen.</p> <p>De boerderij is in gebruik ten behoeve van veehouderij, het fokken van schapen en paarden. Bij de gebouwen en trainingsterrein 'aanliggende' grond kan daarbij niet gemist worden.</p>	<p>De kaart in het ontwerp-tracébesluit boekje is een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid, omdat anders deze kaart te druk zou worden. Op de kaarten behorende bij het tracébesluit staan de gedetailleerde ondergronden weergegeven. Op deze kaart is geen kleurverschil met de burens te zien. Deze (ontwerp-)tracébesluit kaarten zijn gebruikt als basis voor het ontwerp en de effectbeoordeling en dus niet de vereenvoudigde kaart uit het ontwerp-tracébesluit boekje.</p>	Nee
	2	<p>Verlies van land (door de afslag van de Universiteitsweg naar de A28). Land, gelukkig niet aangrenzend liggend aan de boerderij.</p> <p>Meer verslechtering van de werkzaamheden en veiligheid op het boerderijerf door nog meer geluid (met name door vluchtgedrag van dieren door plotselinge bijkomende harde geluiden) en de leefbaarheid op de boerderij.</p> <p>Nog meer hinder door verstoring, door belichting, op de vruchtbaarheidscyclus van de fokdieren.</p> <p>Bedrijfsuitvoeringshinder. Beschouw ook de ernstige bedrijfsuitvoeringshinder op de naastliggende boerderij Bunnikseweg 12.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.</p> <p>De nieuwe toerit door de door u gebruikte gronden is noodzakelijk om de capaciteit van de aansluiting te vergroten en te zorgen dat het verkeer in het knooppunt Rijnsweerd op de goede rijbaan terecht komt. Het project heeft geen invloed op de veiligheid op het boerderijerf; periodes waarin door aanlegwerkzaamheden extra geluidsoverlast kan optreden worden vooraf gecommuniceerd. Er is geen extra verlichting in de richting van uw boerderij voorzien.</p> <p>Of de vruchtbaarheidscyclus van fokdieren negatief wordt beïnvloed door de verbreding van de weg, is niet onderzocht. Er zijn ook geen onderzoeken bekend die de relatie tussen de vruchtbaarheidscyclus en verstoring van de weg in zijn algemeenheid hebben onderzocht.</p> <p>Voor het geval u meent planschade te ondervinden geeft onderstaande tekst nadere informatie.</p>	Nee
	3	<p>De aanleg van de A28 in 1973 heeft ingrijpende en zeer belastende gevolgen voor mijn verdere leven te weeg gebracht. De boerderij verloor door de A28 zijn aanliggende gronden (met daarop een schuur en een zomerhuisje). Het overgebleven land, was daardoor toen nog slechts bereikbaar, gaande langs de openbare Bunnikseweg en werd daarbij (aan de boerderij zijde) doorsneden door de drukke Universiteitsweg. De gevolgen waren zeer belastend en tijdrovend, daar de stallingen voor het vee, met name voor de rij- en fokpaarden, alsmede hun trainingsterrein, zo ver en op deze wijze gescheiden werden van hun land. De staldeuren openen en de paarden houden het land in was er niet meer bij en tijdens voertijd alle paarden weer bij het hek staande, zo voor het grijpen dichtbij, ook niet. Eén voor één moesten ze opgehaald gaan worden voor training en/of stalling en indien twee tegelijk (paard met veulen, dan wel de laatste twee, een paard in zijn eentje achter laten, is dreigend met uitspringen en dat met zo'n verkeersdrukte rondom) was er hulp nodig. Idem dito bij het verkampen van de schapen. Met een rammelend voerbakje de koppel schapen meelokken naar een andere weide was voorbij. Ook konden ze niet zelfstandig meer naar hun onderdak. Kortom voor de bedrijfsexploitatie één en al ellende. Vele jaren later, kon het enige aanliggende (buur)land, weliswaar voor een zoveel hogere prijs, aangekocht worden, waardoor deze situatie werd verbeterd, doch het oversteken over de Universiteitsweg naar het andere land bleef.</p> <p>Ook geluid en licht (verstoring in vruchtbaarheidscyclus) en mogelijk fijn stof eisen hun tol.</p>	<p>De effecten van het project op geluid en fijnstof zijn beschreven in het milieueffectrapport, op de specifieke punten uit deze zienswijze wordt verderop in deze reactie ingegaan.</p> <p>Er is geen wetenschappelijk onderzoek bekend wat de correlatie van een eventuele toename van licht door verbreding van een snelweg en de vruchtbaarheidscyclus beschrijft. Het project zal overigens qua verlichting van de weg niet verschillen tussen de autonome situatie en de projectsituatie, het verschil in licht op de omgeving als gevolg van de autoverlichting is niet meegenomen in het onderzoek.</p>	Nee
	4	<p>Een bedrag aan geld, in feite zo minimaal tegenover alle ellende die voor getroffen ontstaat, is geen oplossing. Er zijn meerdere wegen die naar Rome leiden. Maar dan moet er meegekeken worden hoe de ellende die voor getroffen ontstaat, verzacht dan wel opgelost kan worden en niet zoals toen, naar mijn bevinden, slechts gekeken worden naar een wegtracé.</p> <p>Het is voor ons, voor mij (en buurboerderijen) teleurstellend dat er nu weer plannen worden gepresenteerd, thans om de wegen (voor ons met name de A28) te verbreden.</p>	<p>In overleg met alle betrokken partijen is de invulling van onder andere de natuurcompensatie en het werkterrein bij Sandwijck nader vormgegeven. Ook de inpassing van de sloot in de vorm van een duiker bij de Bunnikseweg is uitkomst van dit proces. Het ontwerp is op deze punten tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit gewijzigd, zoals weergegeven in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit. Dit nieuwe ontwerp is het resultaat van een afweging van vele, soms tegengestelde, belangen in dit gebied.</p>	Ja

	<p>Dit ondanks een negatief advies van het Centraal Planbureau en de tegenkantingen van o.a. de gemeente Utrecht</p> <p>Hierna noem ik een aantal meer specifieke punten. Eén en ander hoeft naar mijn mening niet te leiden dat ik (evenals buurboerderijen) in nadeliger positie komen, dan nu reeds het geval is. Na overleg met bureaus en een vertegenwoordiger van de gemeente De Bilt en met een vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat ben ik tot de conclusie gekomen dat het mogelijk moet zijn om voor naast de A28 liggende getroffen boerderijen tot een acceptabele oplossing te komen.</p>		
5	<p>Verlies aan land.</p> <p>Het percelen De Bilt sectie C 1902 en 1905 gezamenlijk 0,70 hectare blijken nodig te zijn voor de nieuwe afslag van de Universiteitsweg naar de A28. Bij deze attendeer ik u er op dat ik daar een levenslang gebruiksrecht op heb. Achter deze percelen ligt, aansluitend en slechts bereikbaar over perceel C 1902 een klein perceeltje land dat ik tezamen met de percelen 1902 en 1905 sinds 1990 in continu gebruik heb. Ik zal een beroep op eigenaarschap aangaande dit achterliggende perceeltje gaan doen. Een plattegrond van deze percelen, met in rood gearceerd het al jaren in gebruik zijnde daar achter liggende stukje zal ik u per post doen toekomen. (Bijgaand bij deze).</p>	<p>Gebruikers van een perceel worden volgens de regels van de Ontheffingswet schadeloos gesteld. De eventuele schadeloosstelling betreft een totale schadeloosstelling gebaseerd op de Ontheffingswet en de hierop gevormde jurisprudentie. Eén van de basisregels van de Ontheffingswet is dat de inkomens- en vermogenspositie van de indiener voor en na de ingreep gelijk dient te blijven.</p>	Nee
6	<p>Geluid</p> <p>De weg wordt met een strook van 6,5 meter uitgebreid in de richting van mijn gebouwen en land. Aan de andere zijde wordt een geluidsscherm geplaatst. Deze beiden zullen de geluidsbelasting verhogen. Dit is niet alleen nadelig voor het geluidsniveau in de woning. Het zal, meer nog, nadelig zijn voor het werken op het boeren erf, met name met het omgaan en trainen van de dieren aldaar. Paarden bijvoorbeeld kunnen heftig reageren (vluchtgedrag) op geluiden zoals knallende motors, klapperende zeilen en ladingen enzovoort.</p> <p>Tijdens een gesprek is gemeld dat er maar een beperkt budget is voor geluidswerende voorzieningen. Medegedeeld is dat er geen geluidsscherm aan onze zijde komt. Ik acht het niet acceptabel wanneer daar geen geluidswerende voorzieningen worden getroffen. Ik hecht eraan dat conform de geest van de Wet geluidhinder primair wordt gekeken naar maatregelen aan de weg, alsmede naar de wand van het geluidsscherm aan de andere zijde, waardoor deze geen geluid zal gaan reflecteren. Ook zouden mogelijkheden bezien kunnen worden, zoals bebouwing op mijn achtererf of dat een geluidwal wordt opgericht met grond, die toch bij de werkzaamheden vrijkomt. "Werk met werk maken" dat moet toch bij een werk met zo'n grote omvang tot de mogelijkheden behoren! Voorzieningen als gevelisolatie en/of terrasafscherming zijn goed ten aanzien van wonen, maar een boerderij heeft een erf, zijn werkterrein voor mens en dier, dit grenst aan de A28, daar is eerstens voorziening voor nodig.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Bunnikseweg.</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9b van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast. Met deze maatregel blijft de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht 62 dB en dat is gelijk aan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Aanvullende maatregelen als bebouwing op uw erf of het aanleggen van een scherm op uw grond is vanuit de wettelijke voorschriften niet nodig.</p>	Ja
7	<p>Licht</p> <p>Meer lichthinder doet zich voor wanneer de lichtintensiteit van kunstlicht wordt vergroot. Ook dit aspect verdient naar mijn mening aandacht. Wanneer er door bijvoorbeeld door het aanbrengen van hoog opgaande beplanting in de wegberm de verlichting wordt afgeschermd, zal dit het (dieren)welzijn ten goede komen en naar mijn overtuiging de vruchtbaarheid minder verstoren.</p>	<p>In de afstelling van de wegverlichting zal ervoor worden gezorgd dat het licht gericht is op de weg zelf, en de omgeving hier zo weinig mogelijk hinder van ondervindt. Op veel plaatsen is daarbij beplanting langs de weg aangebracht, waardoor de verspreiding van licht naar de omgeving wordt beperkt.</p>	Nee
8	<p>Lucht</p> <p>De emissie van fijn stof en stikstof zal volgens verwachting toenemen. De eerder genoemde maatregel van beplanting zal naar mijn mening een positieve invloed hebben op de te verwachten gevolgen voor de luchtkwaliteit bij mijn boerderij.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de</p>	Ja

		<p>weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf</p> <p>Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen.</p> <p>Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p>	
9	<p>Bouw</p> <p>Uit de documentatie blijkt dat er ook werkzaamheden worden verricht aan dat fietspad over de A28. Wanneer er nieuwe heipalen worden geslagen zal dit de nodige trillinghinder met zich mee brengen. Met name het achterhuis van de boerderij heeft daardoor in de 70'er jaren het nodige te verduren gehad. Nu valt te vrezen dat het gemeentelijk monument zo'n trillinghinder als toen, ten gevolge van heien, niet zal kunnen doorstaan. In de eerst plaats zou ik graag een vooropname zien, zodat achteraf kan worden bepaald welke schade er is ontstaan. Een beschermende constructie is naar mijn inzien zeer gewenst. Voorts pleit ik voor zodanige maatregelen dat de gebouwen niet worden aangetast, Zo is er een alternatie methode voor heien, namelijk het drukken van palen. Ook zwaar transport dient naar mijn mening op gepaste afstand en met lage snelheid te passeren. De beste oplossing voor de boerderijbebouwing is, de werkzaamheden aan de weg en de fietsbrug, met name het vervangen van de pijlers van de brug, trillingvrij te doen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p>	Ja
10	<p>Welzijn.</p> <p>In het algemeen kan worden gesteld dat het welzijn van mens en dier in de directe omgeving nabijheid van de uitbreiding negatief kan worden beïnvloed. Het is gewenst dit aspect in de beschouwing mee te nemen.</p>	<p>Naast het verbeteren van de bereikbaarheid heeft het project als tweede doelstelling het handhaven en waar mogelijk versterken van de leefomgeving. In de milieu-effectrapportage is onderbouwd dat deze doelstelling per saldo wordt gerealiseerd. Het welzijn van de omwonenden van het project is hiermee in algemene zin gediend. Uiteraard kan het zo zijn dat dit in individuele gevallen anders wordt ervaren. Ook de effecten op de natuur zijn uitvoering onderzocht. De milieuaspecten die voor dieren van belang zijn (geluid, licht, waterkwaliteit) veranderen door het project per saldo vrijwel niet.</p>	Nee
11	<p>Oproep</p> <p>Zoals gesteld heeft de aanleg van de A28 in de 70'er jaren zeer ingrijpende nadelige effecten voor het leven en werken op de boerderij met zich meegebracht. Een verbreding van de A28 zal daarop verergerend werken. Doch met medewerking van met name Het Utrechts Landschap en verder u, de Provincie, de gemeente De Bilt en mij, zou voor de familie xxx, xxx/xxx en mij een acceptabele toestand kunnen ontstaan. Overleg met betrokkenen zou kansrijk kunnen zijn. Uit de praktijk is gebleken dat infrastructurele</p>	<p>Zie ook het antwoord op zienswijzepunt 4:</p> <p>In overleg met alle betrokken partijen is de invulling van onder andere de natuurcompensatie en het werkterrein bij Sandwijck nader vormgegeven. Ook de inpassing van de sloot in de vorm van een duiker bij de Bunnikseweg is uitkomst van dit proces. Het ontwerp is op deze punten tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit gewijzigd, zoals weergegeven in de Nota van Wijziging 2020 bij het</p>	Ja

		maatregelen als in het ontwerp tracé besluit worden beschreven, voor decennia gelden. Er is dan ook alles aan gelegen om goed te kijken naar mogelijke kansen ten gunste van getroffen en.	tracébesluit. Dit nieuwe ontwerp is het resultaat van een afweging van vele, soms tegengestelde, belangen in dit gebied.	
ZWE-00343	1	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja
	2	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	3	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	4	Vorig jaar heeft de milieuorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar, belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meer asfalt en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2-uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	5	Om tot een positieve MKBA te kunnen komen bent u er blijkbaar van uitgegaan dat de Nederlander nog 100 (honderd!) jaar lang accijns op benzine en diesel zal blijven betalen. Dan kunt u toch een heel stukje verder in de toekomst kijken dan ik! Het lijkt mij ook echt totaal niet te rijmen met alle nationale en internationale afspraken omtrent CO2 uitstoot.	Deze manier om met accijns om te gaan is standaard in de werkwijze van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Het is inherent aan het gebruik van prognoses dat aannames over de toekomst gemaakt worden. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	6	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

7	<p>En het kan u niet ontgaan zijn: sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.</p>	<p>De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>	Nee
8	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>	Ja
9	<p>Ik vind dat de regering nu haar besluit moet herzien op basis van voortschrijdend inzicht door terug te komen op haar doelstelling 'de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Als oplossing moet de regering de infrastructuur verbeteren met openbaar vervoer, dus niet met meer asfalt en meer autobewegingen. Hiermee voldoet de regering tevens veel beter aan aan de andere doelstelling 'de kwaliteit van de leefomgeving in stand houden'.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
10	<p>Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.</p>	<p>Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.</p>	Nee
ZWE-00345	<p>1 Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering.</p>	<p>Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden. Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd Zie voor beantwoording van het punt over de onverkooptbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie.</p>	Ja

	Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.		
2	<p>1. Prognose mobiliteit</p> <p>Binnen ons dorp is er discussie over het nut en noodzaak van de verbreding van de A27. Echter door het in tweeën knippen van de projecten A1/A27 en A27/ring Utrecht dwingt de Minister ons om te pleiten voor een verdere ontknoping van het wegennet op de ring Utrecht. Er is immers al besloten tot (deel) verbreding tussen in het project A1/A27.</p> <p>1.a. Ik verzoek u om de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten</p> <p>Er zijn nu files op de A27 maar ook veel drukte en verkeersonveilige situaties op de lokale wegen die door en langs Groenekan lopen. De uitkomst van dit project zou moeten zijn dat het onderliggende wegennet wordt ontlast. Ik ga uit van vermindering van de hoeveelheid sluipverkeer door onze kern, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot.</p> <p>Ontsluiting USP : Toch constateren ik, op basis van het deelrapport Verkeer, dat bij de aansluiting Bilthoven (richting Utrecht) vertraging optreedt op de A27 door invoegend verkeer. Niet duidelijk is hoe groot deze vertraging exact is, noch de mate waarin het verkeer terugslaat op de N234 en de N417/Koningin Wilhelminaweg. De maatregelen uit het TB A27/A1 lijken hiermee onvoldoende effect te sorteren.</p> <p>1.b. Ik verzoek u om de effecten invoegend verkeer inzichtelijk te maken.</p>	<p>Ten aanzien van de ontvlechting van Rijnsweerd en Lunetten:</p> <p>In uw zienswijze verzoekt u Rijkswaterstaat de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp zijn beide knooppunten al grotendeels ontvlochten. Zo worden de verkeersstromen vanuit Hilversum en Amersfoort richting Den Haag en richting Breda/Arnhem vroegtijdig van elkaar gescheiden. Dat geldt ook voor de verkeersstroom vanuit Breda richting Amersfoort, dat via een zogeheten bypass wordt afgewikkeld.</p> <p>Ten aanzien van sluipverkeer: Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat ten gevolge van het project Ring Utrecht een deel van het verkeer op het onderliggende wegennet via het hoofdwegennet zal gaan rijden. Specifiek voor de Koningin Wilhelminaweg ten zuiden van de aansluiting A27 Bilthoven nemen de intensiteiten op etmaalbasis af met ongeveer 7% in de projectsituatie ten opzichte van de referentiesituatie.</p> <p>Ten aanzien van de ontsluiting Utrecht Science Parc (USP): met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Niet alle knelpunten op en nabij de Ring Utrecht kunnen opgelost worden, vanwege enerzijds het taakstellend budget voor het project, en anderzijds de impact en kwaliteit voor de leefomgeving omdat het ruimtegebruik voor de snelweg dan nog groter zou worden. Het specifieke knelpunt dat u benoemt in uw zienswijze, de A27 in zuidelijke richting ter hoogte van de toerit Bilthoven, is hier een voorbeeld van. Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat dit specifieke knelpunt leidt tot vertraging in de ochtendspits op de A27 in zuidelijke richting en dat de kans op terugslag op de N234 en N417 reëel is.</p>	Nee
3	<p>2. scenario's</p> <p>WLO scenario's In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM 2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidswerende voorzieningen. Naar mijn mening dient de omgeving maximaal beschermd te worden.</p> <p>2.a. Ik wens dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p>	Nee
4	<p>3. geluidwerende voorzieningen</p> <p>Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk:</p> <p>Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan:</p> <p>In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan.</p> <p>3.a. Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven.</p> <p>Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden, en de maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Dit heeft tot gevolg dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd wordt. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Wel is de start van de uitvoering - en in het verlengde daarvan ook de openstelling - van het TB Ring Utrecht vertraagd. Evengoed wordt er rekening gehouden met het feit dat op deze locatie twee keer werkzaamheden plaatsvinden en er wordt naar gestreefd om de hinder zo veel mogelijk te beperken.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al gerealiseerde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p>	Ja

		<p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten. Op deze locatie is ProRail bezig met het opstellen van een saneringsplan in het kader van MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) Spoor, waarin onderzocht of de geluidbelasting t.g.v. spoorwegverkeer met doelmatige maatregelen kan worden verlaagd. Dit saneringsplan is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 is echter wel meegenomen in het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Meer informatie over de bovenwettelijke maatregelen vindt u op: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>	Ja
6	<p>5. Uitvoeringswijze schermen In bijlage 2 van het OTB zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Ik ben van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert</p>	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bilthoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidsschermen langs dit wegvak zijn uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p>	Nee

	<p>over de te nemen maatregelen. Immers kan, bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden, eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen.</p> <p>5.a. ik wens duidelijkheid over de uitvoering van de schermen. Waarbij de voorkeur uitgaat naar waar nodig absorberend en zoveel mogelijk groene beplanting.</p>	<p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd; ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen.</p> <p>De vormgeving van de geluidschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p>	
7	<p>6. Luchtkwaliteit</p> <p>Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoeken blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit.</p> <p>Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>	Ja
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p>	Ja
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen:</p> <p>8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen.</p> <p>Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te</p>	Ja

		<p>verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>	
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen</p> <p>Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren</p> <p>Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark).</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de NNN-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit. De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting in de Nota van Wijziging 2020. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>	Ja
11	<p>10. Realisatie met zo min mogelijk overlast</p> <p>Mijn angst is dat tijdens de uitvoeringsfase het dorp Groenekan onevenredig en zwaar wordt belast Zeker gezien de lange realisatieduur van de twee Projecten is het beperken van de omgevingshinder van groot belang voor de omgeving voor zowel bewoners, ondernemers als natuur. Ik hoop dat u door goede samenwerking met de gemeente de Bilt en inspanning ten behoeve van het Doorstromingsplan de omgevingshinder, ook op de aanliggende wegen weet te beperken. Bij de aanbesteding dient zeer nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan de omgevingshinder, zowel de direct als indirect, binnen de gunningscriteria</p> <p>10.a. Realiseer het project met zo min mogelijk overlast voor alles wat leeft en werkt in</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee

		het dorp Groenekan. Communiceer tijdens de uitvoering goed met bewoners, leer van uitvoering A27/A1		
12	11. Overige opmerkingen/adviezen: 11.a. Externe Veiligheid Als inwoner van de gemeente de Bilt vraag ik uw aandacht voor de plasbrandaandachtsgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor (beschermende) maatregelen worden getroffen. Het is aan burger niet uit te leggen dat deze wel bescherming geniet voor het plaatsgebonden risico, maar dat er geen bescherming plaatsvindt tegen een plasbrand. Terwijl juist de plasbrand uitgaat van het effect en niet van een risico. Ik acht dit een onwenselijke situatie en vragen u maatregelen te treffen bij de woningen die in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen. Ik kan mij goed voorstellen dat er in dit geval geen bouwkundige maatregelen aan de woningen zijn zoals genoemd in de regeling Bouwbesluit, maar dat in de overdracht maatregelen worden getroffen (zoals een opstaande rand) die verspreiding van een brandende plas vloeistoffen beperken of voorkomen. Een en ander op basis van gelijkwaardigheid en kosteneffectiviteit zodat er een gewogen proces plaatsvindt.	Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone. Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dichterbij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.	Nee	
13	11.b. Energie - Zonnepanelen In het MMA is de ambitie geformuleerd dat de energie die nodig is om het wegsysteem te laten functioneren op een duurzame wijze wordt opgewekt, waarbij gekozen wordt voor zonne-energie. Samen met de gemeente de Bilt ben ik van mening is dit niet ambitieus genoeg is. Het Rijk, dat eveneens invulling moet geven aan het Klimaatakkoord, kan een waardevolle bijdrage leveren aan de verduurzaming van de regio door het strategisch inzetten van de beschikbare gronden rond de snelwegen. Door hier energievoorzieningen te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen, worden diverse voordelen behaald op het gebied van klimaat, landschap, ruimtelijke efficiëntie en financiën. Ik onderschrijf dan ook het pleidooi om hier gezamenlijk, met maatschappelijke partners, nadere invulling aan te geven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee	
ZWE-00346	1 De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuaties en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen	Ja	

		zoals bijvoorbeeld tijdelijke berekening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	
2	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste van stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
3	Wie wil dit project eigenlijk? Vervoerders EVO en TLN pleiten voor een bereikbaar Nederland, maar dat betekent toch in de eerste plaats onnodige personenauto's van de weg afhalen, en dan in het bijzonder op het onderliggend wegennet. Zij hebben alleen maar last van de verkeersaantrekkende werking van uw project. De stad is nu al verstopt. De automobilist rijdt graag door, maar u lost met dit project de files niet op. U trekt alleen maar meer automobilisten aan, die elkaar weer in de weg zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
4	Indien bij de werkzaamheden het vlies wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het uiteindelijke TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
5	De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
6	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
7	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
8	Vorig jaar heeft de milieuoorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar, belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meer asfalt en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2-uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

	9	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
ZWE-00347	1	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
	2	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
	3	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	4	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is de zeggenschap voor de gebruikers en verder moeielijk en uitsluitend beperkt tot automobielgebruikers. Bij de alternatieve oplossing is de zeggenschap voor de gebruikers en verder groot, inclusief voor automobilisten op de knooppunten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	6	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
	7	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Ergoer wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethodes met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het	Ja

		<p>effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	
8	<p>Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/. Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).</p>	Nee
9	<p>Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clausule worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. De kans op water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode tot een minimum beperkt. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is.</p>	Ja
10	<p>Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).</p>	Nee
11	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerptraacbesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p>	Ja

		De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	
12	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
13	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
14	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
15	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	Ja
16	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
17	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee

	18	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	Ja
	19	Een ring om een stad heen zal deze stad niet bereikbaar maken, lijkt me. De mensen willen de stad in, en niet er omheen cirkelen! Zorg liever voor parkeergarages aan de uitvalswegen, en vooral voor hoogwaardig, betrouwbaar en frequent openbaar vervoer tussen die garages en de binnenstad. Dat zal de stad pas echt ontsluiten!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00348	1	Toen ik lang geleden in Utrecht kwam studeren leerde ik Amelisweerd kennen, werd het deel van mijn leven. Vele uren heb ik er gewandeld en genoten van de natuur en rust. Die rust werd wreed verstoord door de komst van snelweg.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).	Nee
	2	Nu wil u de aangerichte schade nog erger maken en komen de natuurwaarden en veiligheid ernstiger in gevaar. Dan spreek ik nog niet over de bereikbaarheid en veiligheid van het UMC en het Prinses Maxima centrum voor kinderoncologie.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	3	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt.</p>	Ja
	4	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	5	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.		
6	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
7	Mij irriteert het dat u de bewoners van Lunetten en Hoograven in geluidsoverlast laat leven. Het laten voortduren van de enorme geluidsoverlast langs de A12 is onaanvaardbaar. Het aanbrengen van geluidsschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van 1 à 2 jaar plaatsvinden, losgekoppeld van de reconstructie van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten transparant zijn.	De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.	Nee
8	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenkenen getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Ik voorzie en vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de verbreding van de A27 met extra rijstroken. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidsscherm ter hoogte van de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd. Alsnog plaatsen van een geluidsscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch heel wat aantrekkelijker dan het asfalt van de A27.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidsscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidsscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm wordt transparant uitgevoerd en komt rechtop tussen de gebouwen te staan.	Ja
10	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de	Nee

		bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	
11	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
12	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
13	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
14	Wie wil dit project eigenlijk? Vervoerders EVO en TLN pleiten voor een bereikbaar Nederland, maar dat betekent toch in de eerste plaats onnodige personenauto's van de weg afhalen, en dan in het bijzonder op het onderliggend wegennet. Zij hebben alleen maar last van de verkeersaantrekkende werking van uw project. De stad is nu al verstopt. De automobilist rijdt graag door, maar u lost met dit project de files niet op. U trekt alleen maar meer automobilisten aan, die elkaar weer in de weg zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
15	De regering stelt zich tot doel 'de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Deze doelstelling is achterhaald, en de regeing zou er dus op terug moeten komen. "Voortschrijdend Inzicht" heet dat. Het is veel beter zich hierdoor te laten leiden, dan met oogkleppen op op de aanvankelijk gekozen (snel-)weg door te razen en ongelukken te veroorzaken. Er is immers een veel betere oplossing mogelijk: Verbeter de infrastructuur door beter openbaar vervoer, dus niet door meer asfalt en meer autobewegingen. Want er is ook nog een andere doelstelling: 'de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden'. Dit doel is bij de alternatieve oplossing veel meer gebaat	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
16	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen	Ja

		zoals bijvoorbeeld tijdelijke berekening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	
17	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
18	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. In de nadere uitwerking van de plannen speelt risicobeheersing een belangrijke rol. Indien nodig worden aanvullende beheersmaatregelen getroffen om kans van optreden van lekkages te dusdanig te verlagen dat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is. Rijkswaterstaat heeft in het geactualiseerde MER een beheersmaatregel uitgewerkt bij de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode vrijwel uitgesloten.	Ja
19	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
20	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
21	De stikstofvervuiling van de natuur is nu al een halve eeuw zo groot dat nu zelfs de eiken op de Veluwe en de rupsen op de eik na jaren van slechte groei beginnen te sterven. Daar draagt het wegverkeer belangrijk aan bij, ook het verkeer op de Ring. Reden temeer om de stikstofoxidenemissies van het verkeer sneller te reduceren en alles toe doen wat mogelijk is om de groei van het verkeer te stoppen, zodat de verlaging van de emissies per km van auto's en trucks ook daadwerkelijk tot minder stikstofstress in de natuur leidt. Dit nieuwe probleem van eiken- en rupsensterfte in de natuur is in de MER ook niet onderzocht. Ik dring dan ook sterk erop aan dat u de juiste maatregelen treft om het wegverkeer te verminderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
22	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van	Nee

			<p>gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan.</p> <p>Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.</p>	
ZWE-00349	1	<p>Gebrek aan nut en noodzaak, en twijfels over effectiviteit</p> <p>Recent onderzoek van juist ook voor de Rijksoverheid gezaghebbende instituten als het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geven aan dat investeren in meer wegen niet rendabel is. Er zijn andere, zowel effectievere als efficiëntere maatregelen beschikbaar, om files te doen afnemen. Het CPB noemt: kilometerheffing, investeren in voor- en natransport bij OV als betere alternatieven. Het kan toch niet zo zijn dat de professionele opinie van het CPB in twijfel wordt getrokken?!</p> <p>In het geval van de Ring Utrecht geldt daarnaast dat filevorming hier niet in de top10 van 2015 (bron: ANWB) stond. Het is derhalve bijzonder vreemd dat zoveel tijd, geld, moeite aan wordt besteed. Niet doen!</p> <p>De geplande verbreding van de A27 ter hoogte van de Utrechtseweg is onder andere een gevolg van de voorgenomen verbreding naar 7 rijstroken van de zgn. bak van Amelisweerd. Diverse studies tonen aan dat verbreding naar 6 rijstroken naar alle waarschijnlijkheid afdoende is, en ook voorkomt dat er teveel verkeersaanzuigende werking optreedt (incl. milieugevolgen). Het is dus niet alleen onnodig maar ook nog eens onwenselijk om een verbreding naar 7 rijstroken te plannen.</p> <p>Tevens wijs ik u op recente ervaringen en bevindingen m.b.t. de verbreding van de A4 bij Roelofarendsveen. Zelfs een instituut als Rijkswaterstaat geeft toe dat de files niet opgelost zijn en er zelfs extra congestie-problemen zijn gecreëerd, onder andere als gevolg van het zogenaamde flessehals-effect. Niet effectief dus. Dit effect zal op de A27 ook optreden omdat er geen verbreding t.h.v. de NRU en A27 richting Hilversum gepland staat. Juist ten hoogte van de Utrechtseweg (aan mijn kant) zal dit tot extra files, en daarmee milieuverontreiniging leiden. Dit effect zal nog eens extra groot zijn vanwege de eerdergenoemde verkeer-aanzuigende werking vanwege wegverbreding elders op het traject.</p> <p>De recente ontwikkeling naar zelfrijdende auto's heeft grote positieve consequenties voor de filedruk; als 10% automatisch gaat rijden, nemen de files met 30% af. Zelfs de Minister onderkent dit en geeft aan te verwachten dat binnen 20 jaar alle auto's zelfrijdend zijn; dit levert een enorme vermindering van filedruk hetgeen niet verder grootschalig investeren in wegen, logisch maakt. Zeker als de plannen voor de Ring Utrecht op z'n vroegst pas in 2026 gereed zijn. Wederom: niet doen dus!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>In het MER Eerste Fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan het oplossen van vier files uit de filetop50. De hoogst genoteerde file staat op nummer 4 op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Dit is toegelicht in de toelichting van het tracébesluit, paragraaf 2.1 tabel 2.2.</p> <p>Ten zuiden van de NRU is verbreding voorzien in het project Ring Utrecht. Tussen de aansluiting Utrecht Noord (NRU) en knooppunt Rijnsweerd krijgt de A27 er in beide rijrichtingen een rijstrook bij. Tussen de aansluiting Utrecht Noord en de aansluiting Bilthoven is de weg al reeds verbreed. Dit is vastgelegd in het tracébesluit over het</p>	Ja

		<p>project A27/A1. Het project Ring Utrecht zet de spitsstrook op de rijbaan in de richting Hilversum om in een reguliere rijstrook.</p> <p>De vergelijking met Roelofarendsveen gaat niet op. Er is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen, maar van vier hoofdrijbanen.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
2	<p>Voorkeustraject is onacceptabel anders dan in voorkeursvariant 4C geschetst</p> <p>In 2014 schreef de minister (bron: Ik ga verder) dat ze het acceptabel vindt dat de snelweg wordt uitgebreid met 1 rijstrook en dat de snelweg daarmee 3,5 meter dichter naar de bestaande woning komt te liggen.</p> <p>Inmiddels lijkt het, op basis van OTB-planschetsen, zo te zijn dat de snelweg met 2 rijstroken wordt uitgebreid (aan 'mijn kant'), en dat de snelweg er 7 meter dichterbij komt te liggen. Dit is een onacceptabele verandering van de voorgestelde situatie, en in tegenspraak met eerdere uitgangspunten, en het genomen besluit voor variant 4C. Ik wijs u in dit verband ook op het onderstaande, dat dit bevestigt.</p>	<p>In juni 2014 is de voorkeursvariant (VKV) vastgesteld op basis van het ontwerp Selecteren Compact. In de VKV wordt de A27 tussen knooppunt Rijnsweerd en de aansluiting Utrecht-Noord verbreed met een rijstrook aan beide zijden van de weg (Bron: "Ring Utrecht A27/A12: Voorkeursvariant"). Het ontwerp van de VKV gaat uit van een onvolledige aansluiting Utrecht Centrum. Met het vaststellen van de Voorkeursvariant is tevens aangegeven dat voor knooppunt Rijnsweerd nader onderzoek zal plaatsvinden om te komen tot een volledige aansluiting, waarbij alle richtingen vanaf Utrecht Centrum bereikbaar zijn. Hiertoe zijn diverse varianten uitgewerkt.</p> <p>In de notitie "Planstudie Ring Utrecht A27/A12: achtergrondnotitie keuze Rijnsweerd-varianten" (RWS, november 2014) zijn de verschillende varianten met elkaar en met de VKV/Selecteren Compact vergeleken en beoordeeld. De gekozen variant 4C heeft ter hoogte van de Utrechtseweg drie rijstroken op de parallelbaan. Dat is een rijstrook meer dan in een aantal andere varianten en ook een rijstrook extra ten opzichte van de VKV/Selecteren Compact. Dit betekent ook meer ruimtebeslag ter hoogte van de Utrechtseweg. Ondanks het extra ruimtebeslag ter hoogte van de Utrechtseweg heeft de integrale belangenafweging geleid tot de keuze van variant 4C.</p>	Nee
3	<p>Omgevingsaspecten en effecten voor aangrenzende bewoners worden onvoldoende meegewogen</p> <p>Alle projectpublicaties en -toelichtingen roemen en noemen de niet verder verslechterende luchtkwaliteit en/of het niet overschrijden van geluids- en fijnstofnormen. Los van het ernstige bezwaar dat ik heb tegen de modelmatige, en daarmee niet-feitelijk-juiste, cijfermatige doorrekening, ben ik het niet eens met uw beperkte en eenzijdige concretisering van het begrip 'omgevingsaspecten'. Het element 'woongenot' zou ook meegewogen moeten worden. Concreet: een snelweg die minimaal 7 meter dichter naar mijn woning komt te liggen, het kappen van bomen en een geluidswal die 1 tot 3 meter hoger is dan de huidige, brengt ernstig negatieve gevolgen met zich mee voor mijn woongenot en voor de dalende waarde van mijn huis. Als de plannen doorgaan dan komt er een muur recht naast mijn huis te staan die bijna 20 meter hoog is, en dat is hoger dan mijn huis. Dit is onacceptabel; de overheid heeft ook normen t.a.v. billijkheid en redelijkheid tegenover haar burgers in acht te nemen, zeker als het (in dit geval: discutabele) algemeen nut daarmee gediend wordt. En het kan ook zeker niet zo zijn dat het begrip 'omgevingsaspecten' eenzijdig door een overheid worden bepaald en ingevuld. In een samenleving anno 2016 behoren burgers daar ook een inspraak in te hebben, die nadrukkelijk verder en dieper gaat dan meedenken over de uitvoeringsvariant van het geluidscherm.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 63 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 376 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 439 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd</p>	Ja

			<p>gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd.</p> <p>Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.</p> <p>Het begrip woongenot is als zodanig niet meegenomen in de milieu-effectrapportage beoordeling omdat dit een subjectief begrip is. Wel is in het deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit gekeken naar verschillende aspecten van de leefkwaliteit. Uw specifieke situatie is meegenomen in de beoordeling belevingswaarde ruimtelijke kwaliteit waardoor deze in deelgebied 2 een negatief oordeel heeft gekregen. Daarom wordt er zorgvuldig gekeken naar een goede lokale inpassing en zijn gesprekken hierover gaande.</p>
--	--	--	--

		<p>Door de aanpassingen aan de A27 is het onvermijdelijk dat de weg dichterbij de bebouwing komt. Juist vanwege het ruimtebeslag van het ontwerp-tracébesluit is op deze locatie samen met u als bewoner gekeken naar diverse inpassingsmogelijkheden. Ook voorafgaand aan de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit is regelmatig overleg gevoerd met bewoners van de Utrechtseweg en bewonersvereniging LUW. De inrichting van de strook tussen de weg en de woningen wordt door Rijkswaterstaat nader vormgegeven in overleg met de betrokken bewoners.</p> <p>Voor wat betreft de specifieke geluidssituatie op deze woning geldt dat op grond van het huidige geluidproductieplafond een geluidbelasting van 58 dB is toegestaan, door de uitvoering van het project wordt de geluidbelasting 57 dB. Daarbij is rekening gehouden met de groei van het verkeer tot 2036.</p>	
4	<p>Vervolgens wijs ik u erop dat met het uitbreiden van de snelweg aan onze kant uit, de overheid artikel 3 van de rechten van de mens overtreedt. Volgens art 3 van de rechten van de mens, heeft een ieder recht op leven. Dit recht wordt ons ontnomen: als we kijken naar de gevolgen van de uitbreiding van de snelweg richting ons als bewoners, dan kun je zien uit onderzoek dat de intensiteit van de Elementair koolstof (EC-)concentraties exponentieel toenemen. Zie exponentiële vervuiling, (bron: Dr. M. Roemer TNO, 2009). Volgens een rapport van het Planbureau van de Leefomgeving uit 2009 is op te maken dat EC een goede indicator is voor de verspreiding van fijnstofemissies door verkeer. In het dossier 'Fijn stof', hoofdstuk 3, 'Luchtkwaliteit'. Versie 1 © RIVM, Bilthoven, januari 2013, is te lezen in Tabel 3.2 dat de Levensduurverkorting door blootstelling aan de fijnere fractie van fijnstof (PM_{2,5}) in lucht in Nederland 11,8 maanden bedraagt.</p> <p>Mijn inziens is het beter dat de uitbreiding van de snelweg er niet komt omdat het elke meter dat de snelweg naar ons toekomt, onze levensduur met exponentiële waarde afneemt. Beter is het om de snelweg aan de andere kant uit te breiden waar een paar volkstuintjes staan dan aan onze kant; dan wel ons uit te kopen, of helemaal geen verbreding te laten plaatsvinden.</p> <p>Daarnaast is het moeilijk te zeggen wat nu en op langer termijn de gevolgen zijn van de andere emissies zoals ultrafijnstof wat op dit moment moeilijk te meten en te modelleren. En in dit verband wijs ik u op het milieu-effect dat ontstaat wanneer de maximum snelheid niet tot 100 km/h beperkt wordt en blijft. Het is bekend dat een hogere snelheid onevenredig veel meer uitstoot van schadelijke stoffen met zich meebrengt. De overheid in deze heeft geen goede reputatie m.b.t. het zich houden aan snelheidsafspraken (zie A2-snelheidsverhoging tussen Utrecht en Amsterdam).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Voor een antwoord betreffende het artikel 2 (en niet 3) van de rechten van de mens wordt u verwezen naar het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en Wettelijk kader.</p> <p>In de rapportage "Gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit", welke behoort bij de ontwerp-tracébesluit-documenten, is ingegaan op de concentraties en de effecten van roet (EC). Roet en ultrafijnstof worden vaak in relatie gebracht met gezondheidseffecten. In het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage luchtrapport is roet en ultrafijnstof niet meegenomen omdat er (nog) geen norm is waarop getoetst kan worden. In de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 is aangegeven dat in de huidige situatie de PM_{2,5} concentratie maximaal 14 µg/m³ is en zal afnemen naar maximaal 9 µg/m³ in 2030. Deze maximale concentratie in 2030 ligt onder de WHO norm van 10 µg/m³. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door de NSL maatregelen.</p>	Ja
5	<p>Het is overigens nog maar zeer de vraag of uitbreiding wel toegestaan is. De Raad van State heeft nog geen uitspraak gedaan over de Stikstof depositie balans en prioritaire projecten.</p>	<p>Inmiddels is het PAS niet meer van kracht en is er sprake van nieuwe juridische kaders met betrekking tot de stikstofdepositie op Natura2000-gebieden.</p> <p>In de Passende Beoordeling 2020 en in de Toelichting bij het tracébesluit 2020 is dit nader toegelicht. Het project voldoet aan de nieuwe wettelijke kaders inzake stikstofdepositie. Uit de Passende Beoordeling blijkt dat er een toename van stikstofdepositie is op Natura2000 Veluwe die zonder nadere maatregelen te hoog is. In het tracébesluit is aangegeven dat hiervoor gebruik wordt gemaakt van ruimte in het stikstofregistratiesysteem en dat er compensatie is vastgelegd.</p>	Ja

6	<p>Risico op bouw- en grondwaterschade; schade aan mijn huis</p> <p>Wanneer de schelweg aan mijn kant verbreed wordt, ontstaat er een groot risico t.a.v. bouwschade (o.a. heien) en grondwaterschade a.g.v. gronddruk. De kans is reëel dat er in en aan mijn huis scheuren gaan ontstaan en dat de fundering(sbalken) aangetast worden vanwege verandering van grondwaterhoogte. Ik wijs u in dit verband ook op de recentelijke en terechte nieuwe zienswijze van de Rijksoverheid t.a.v. schadecompensatie a.g.v. gasboringen in de provincie Groningen. Eenzelfde situatie kan zich in mijn geval ook voordoen, en het is beter om die te voorkomen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	Ja
7	<p>Mijn directe burens en ik worden onevenredig hard getroffen</p> <p>In aanvulling op het bovenstaande plus samenvattend: als er al een uitbreiding moet plaatsvinden t.g.v. een algemeen nut, dan kan het in mijn optiek niet zo zijn dat 4 gezinnen met eigen-woning-bezit, enorm getroffen worden in hun woongenot, waarbij de reguliere planschade-compensatie op geen enkele manier recht zal doen aan de daling van het woongenot evenmin aan de daling van de waarde van de woning. De overheid heeft een morele verplichting om hier een redelijke compensatie of een andere afweging voor te maken. Ik wil in dit verband graag wijzen op de brief van de Gemeente De Bilt d.d. 8 juli 2014 aan de Minister van I&M, waarin wordt gesproken over schrijnende gevallen, die betrekking hebben op mijn woning en die van mijn burens aan de Utrechtseweg, inclusief de mogelijkheid om deze in ons geval ruimhartig toe te passen. Tevens en ter onderbouwing van de onredelijke en onmenselijke situatie die er ontstaat, wil ik tenslotte wijzen op de projectoverlast die er de komende jaren voor mij en mijn gezin dreigt te gaan ontstaan. En alle onzekerheid die dat met zich meebrengt. Het kan toch niet zo zijn dat in een beschaafd land, de overheid geen redelijke compenserende maatregelen neemt, voor situaties van jaren bouwoverlast die direct grenst aan de tuin van een getroffene. En die feitelijk ook betekenen dat mijn huis voor de komende 10 jaar niet tegen de WOZ-prijs verkoopbaar is.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p>	Nee
ZWE-00350	<p>1 De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).</p>	Nee
	<p>2 Amelisseweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaantvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee

	3	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
	4	Begin jaren tachtig is een deel van Amelisweerd opgeofferd voor de aanleg van de A27, na jarenlange juridische procedures en massale protesten. Bent u nu echt zo onverstandig om dit prachtige stukje bos, met grote symbolische waarde, nog verder aan te tasten? Dit zal weer leiden tot jarenlange grote maatschappelijke onrust.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	5	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, stikstofoxiden, slijtage van remmen, banden en wegdek. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Dit terwijl de luchtkwaliteit al niet aan de EU- en WHO-normen voldoet. Welbewust offert u de gezondheid van de burgers van Utrecht op voor automobiliteit.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
	6	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
	7	Een prettige en mooie leefomgeving is een belangrijk criterium voor de vestiging van bedrijven. Met het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht vernietigt u een deel van deze prettige leefomgeving.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
ZWE-00351	1	Mijn man en ik zijn met onze dochter in december 2000 komen wonen in de toen nieuwe huizen aan het Zwarte Woud, vlakbij station Lunetten omdat wij fervente gebruikers zijn van het openbaar vervoer. Nog altijd wonen we – inmiddels met zijn vieren – met veel plezier in dit buurtje, nabij het bos Amelisweerd en met veel groen in de wijk. Eigenlijk is er maar één factor die het wonen minder aantrekkelijk maakt: de snelweg en het lawaai dat die met zich meebrengt. De hele dag horen we het geraas van auto's, van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. In de afgelopen 16 jaar is de overlast toegenomen. Terwijl wij langs andere snelwegen geluidsschermen zagen verrijzen (The Wall, geluidsscherm bij Maarssen), is er in onze buurt niets veranderd. Wij vrezen dat de verbreding van de A27/A12 ons woongenot nog verder zal aantasten. Wij verzoeken u daarom te luisteren naar onze bezwaren en de plannen te heroverwegen.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.	Nee

2	Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
3	Ik voorzie en vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de verbreding van de A27 met extra rijstroken. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm bij de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch heel wat aantrekkelijker dan het asfalt van de A27.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm wordt transparant uitgevoerd en komt rechtop tussen de gebouwen te staan.	Ja
4	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
5	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
6	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja

	7	De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten opzichte van de heel geringe tijdswinst voor passerend automobilisten. De alternatieve oplossing, OV en fiets, biedt daarvoor soelaas.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	8	De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	9	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
ZWE-00352	1	Hoe kan u nu serieus zo'n groot project promoten, terwijl we nog maar net het klimaatakkoord hebben ondertekend? Weer een mooi geval van met de mond belijden maar het tegengestelde doen. Zo lokt u nog meer verkeer naar en rond Utrecht, en zal er niks veranderen, behalve nog meer luchtverontreiniging en verkeerd kapitaalgebruik/kapitaalvernietiging.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
	4	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	5	Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	6	De stikstofvervuiling van de natuur is nu al een halve eeuw zo groot dat nu zelfs de eiken op de Veluwe en de rupsen op de eik na jaren van slechte groei beginnen te sterven. Daar draagt het wegverkeer belangrijk aan bij, ook het verkeer op de Ring. Reden temeer om de stikstofoxidenemissies van het verkeer sneller te reduceren en alles toe doen wat mogelijk is om de groei van het verkeer te stoppen, zodat de verlaging van de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee

	emissies per km van auto's en trucks ook daadwerkelijk tot minder stikstofstress in de natuur leidt. Dit nieuwe probleem van eiken- en rupsensterfte in de natuur is in de MER ook niet onderzocht. Ik dring dan ook sterk erop aan dat u de juiste maatregelen treft om het wegverkeer te verminderen.		
7	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
8	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m ²) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
9	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO ₂ -emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO ₂ -emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee
11	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja

12	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluipverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
13	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
14	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
15	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
16	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
17	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is	Ja

		hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	
18	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
19	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
20	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
21	Wat ik wel erg moeilijk vind is het feit dat Rijkswaterstaat niet rust voordat Amelisweerd (gedeeltelijk of volledig) geasfalteerd is. Bijna veertig jaar geleden liep ik al mee in de demonstratie samen met mijn moeder, zo'n vijf jaar geleden weer met mijn zootje en nu moeten we weer in actie komen. Houd het dan nooit op? De stad Utrecht heeft de beschikking over maar zo'n klein stukje bos waar zoveel en zo intensief gebruik van wordt gemaakt. Mijn zootje en ik lopen hier wekelijks en genieten van de rust en schoonheid. Moet dat allemaal wijken voor nog meer asfalt? Ik ben op de voorlichtingsavond geweest van Rijkswaterstaat, op de video worden prachtige beelden vertoond met een vriendelijke vrouwenstem als voice-over en een niks-aan-de-hand-muziekje op de achtergrond. "Bomen en natuur die moeten verdwijnen worden vervangen door nieuwe natuur" hoor ik de stem zeggen. We hebben het hier over 15 meter bos met honderden bomen! Die kun je niet vervangen, zeker niet op de geplande overkapping!	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die vanuit de cultuurhistorische context beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).	Nee

		Er zijn door anderen met verstand van zaken prima alternatieven aangevoerd en genoeg redenen om de plannen zoals die er nu liggen op een andere manier of niet uit te voeren, en in bovenstaande tekst zijn die ook uitvoerig toegelicht. Ik kan alleen uit mijn naam en die van mijn zoon van 11 jaar de hoop uitspreken dat er ook nog een waardig landgoed Amelisweerd over is als hij groot is.		
ZWE-00353	1	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja
	3	Files kosten de mensen tijd. Natuurlijk willen we allemaal de ons toegemeten tijd zo aangenaam en nuttig mogelijk besteden, dus uw streven om dit reistijdsverlies zo veel mogelijk te beperken verdient absoluut bijval. Maar dan moeten natuurlijk wel de grootste knelpunten het eerst aangepakt worden. En dat is nu waar uw beleid tekort schiet. Want waar is dat reistijdverlies het grootst? Dat blijkt niet op de snelwegen te zijn; het verbreden daarvan heeft daardoor weinig effect. Nee, het grootste tijdverlies vindt plaats in of rond de stad. Nu is de ruimte in en om de steden beperkt, dus wegbreiding is daar toch al geen optie. Er is gelukkig een effectievere aanpak mogelijk: In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer-aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Park, binnenstad, etc). We moeten ook het fiets-verkeer sterk bevorderen. Er valt nog heel veel te verbeteren aan voorzieningen voor fietsers, en aan het OV-netwerk. En als we dat doen, zal het wegverkeer afnemen, en zullen de files verminderen, zonder dat we de wegcapaciteit hoeven te verhogen. Dat scheelt veel autoverkeer en dát is beter voor natuur, milieu, het klimaat – en dus ook voor de mens.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	4	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: de bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee

		lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.		
5		Voor het ontwerptrafèbesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
6		U rekent uit dat bij realistische groei de norm uit de nota mobiliteit bijna niet wordt overschreden bij niet doorgaan van het project. De norm is 2 en zonder het project realiseert u 2,1. Als u het project uitvoert wordt dat 1,2. Dat is dus veel meer dan nodig. Bovendien betekent het dat de reistijd in de spits nog steeds langer is dan daarbuiten, dus dat u gewoon files houdt. Met veel goedkopere maatregelen kunt u toch wel bereiken dat u vanuit 2,1 daalt tot naar 2. Verdere daling, tot 1,2, is totaal overbodig. Daarbij moet ik nog zeggen dat wat in de stukken een "realistische groei" heet waarschijnlijk zelfs nooit gerealiseerd gaat worden. U verwacht toch zeker ook niet dat Nederland nog tientallen jaren kan blijven groeien?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
7		U hebt een keuze: u kunt ofwel bakken met gemeenschapsgeld weg gooien naar wegverbredingen, die hun doel finaal voorbij zullen schieten, of u kunt het op een zinvolle manier besteden: Bouw parkeergarages, en zorg voor goed openbaar vervoer tussen deze garages en de werkplekken (Utrecht Science Plan , binnenstad, etc.); dat zal heel veel autoverkeer schelen en is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
8		Er is veel haast gemaakt, dat zie je ook aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er nog zijn. Door een paar maanden langer na te denken was er een veel beter ontwerptrafèbesluit geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn, want het modelsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het hele project niet nodig is. Van uitstel zou afstel komen, voor alle partijen beter, juist voor u.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en gebruik nieuwe WLO scenario's) en paragraaf 2.12 Procedures.	Nee
9		Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee
ZWE-00354	1	De verbreding van de A27 oostelijk van Utrecht wordt voorgesteld in verband met een verwachte toename van verkeer daar. Ik vind dit een onjuist argument en pleit voor aanpassingen die geen gevolgen hebben voor Amelisweerd en omgeving. Verbreding van de snelweg kan de komende jaren een aanzuigende werking op nog meer autoverkeer hebben. Hierdoor zal er een toename ontstaan van fijnstof, stikstof en geluidsoverlast. In Europese regelgeving en afspraken heeft Nederland zich juist verplicht deze te verminderen. De voorgestelde uitbreiding van de A27 doet het tegenovergestelde en moet alleen daarom al niet doorgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit	Ja

		<p>zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	
2	<p>Verder wordt Amelisweerd verder aangetast, terwijl de rechter in 1980 heeft vastgelegd dat de aantasting die toen plaatsvond tot het absolute minimum beperkt moest blijven. Het voorliggende plan is hiermee in strijd en kan mijns inziens ook daarom dus geen doorgang vinden. Afgezien hiervan is de aantasting van een dergelijk oud bos, het enige in de directe omgeving van de stad Utrecht, onherstelbaar. Jonge aanplant elders heeft geen enkele vergelijkbare natuur- en cultuurhistorische waarde.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p>	Nee
3	<p>Tenslotte vind ik de uitbreiding van deze snelweg een twintigste-eeuwse oplossing in de eenentwintigste eeuw. Mobiliteit is aan het veranderen en de veranderingen gaan steeds sneller en verder. Het huidige plan is gebaseerd op een achterhaalde manier van denken, van veertig jaar geleden. Gezien de schade, de risico's en de enorme kosten die dit werk met zich meebrengt, acht ik het onverantwoord dit plan uit te voeren en vraag ik om intrekken, dan wel een grondige herziening van dit plan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p>	Nee
4	<p>Geraakt in belang: Ik ben bewoner in de wijk Lunetten. Nu al is er nogal wat hinder van geluid en (fijn)stof afkomstig van de vele (snel)wegen rond de wijk. Uitbreiding van wegen maakt dit nog erger, terwijl Europese regels en afspraken een vermindering afdwingen. Ik bezoek regelmatig Amelisweerd, een verdere aantasting van dit gebied zal ook een aantasting zijn van de mogelijkheid daar te recreëren. Verder zal de bouw voor langere tijd extra overlast geven in en om de wijk. Er is een risico op grondwaterdaling, hetgeen verzakking van mijn woning kan betekenen. Mocht tijdens de bouw het waterkerende vlies beschadigd raken dan zal het verkeer rond Utrecht voor lange tijd volkomen</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Ja

		ontwricht raken, hetgeen niet alleen de bewoners van Utrecht maar het hele land ernstige schade en hoge herstelkosten oplevert.	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het 'Deelrapport geluid - Specifiek' van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van de wijk Lunetten zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 12 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 51 dB. Dit is 3 dB lager dan de geluidbelasting die in de huidige situatie op basis van de geldende geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus geen sprake van een toename van de geluidbelasting bij uw woning die wordt veroorzaakt door het project Ring Utrecht.</p> <p>Voor Amelisweerd worden in het tracébesluit inpassingsmaatregelen genomen, waardoor de geluidbelasting in het gebied op maaiveldniveau niet hoger wordt dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. De geluidssituatie zal in Amelisweerd niet verslechteren en het project zal wat dat betreft de mogelijkheden om te recreëren niet verminderen.</p>	
ZWE-00355	1	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	3	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
	4	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
	5	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
	6	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

7	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
8	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
9	De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedsfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
10	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: de bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
11	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
12	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.	Ja

		In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	
13	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.	Nee
14	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee wordt de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor weer functioneel.	Ja
15	Vorig jaar heeft de milieuoorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar, belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meer asfalt en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2-uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
16	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
17	De bereikbaarheid van de regio moet dringend verbeterd worden, en gelukkig is dit ook heel goed mogelijk! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een geheel andere: de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak is tot mislukken gedoemd. Sterker nog, het resultaat zal zijn doel totaal voorbijschieten. Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nog minder toegankelijk en verzieken daar het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
18	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee

	19	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
ZWE-00356	1	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisseweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisseweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	2	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	3	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
	4	Verder dient het beleid meer gericht te zijn op bewustere keuzes vervoersgebruik. Er wordt relatief veel geld aan infrastructuur auto besteed, veel minder dan aan fiets. Er is niets tegen autogebruik, maar de burger moet ook keuzes maken wanneer welk vervoer het beste is, om welke reden dan ook. Met dit traject wordt autorijden bevorderd. De gevolgen van deze wegwitbreiding zijn t.a.v. natuur, gezondheid, economie zijn talrijk en veelal niet positief.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	5	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisseweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tractébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
	6	In de file top 50 staan slechts enkele files die door dit project zouden moeten worden aangepakt. Het ergert mij dat u zich zo druk maakt om een paar procenten van de totale filedruk in Nederland. Verder merk ik op dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs zelf gewoon uit. Maar bovendien valt in dit geval op dat de files die u met dit project zoudt willen verminderen, in de file top 50 helemaal niet prominent zijn. U steekt heel veel geld in een relatief klein probleem, en lost dan dat probleem niet eens op. Ik vind het onbetamelijk dat u ons geld en de tijd van ambtenaren en politici, en vooral de onze, zo verspilt.	In de - aanvullende - oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert terwijl de leefbaarheid gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.	Ja
	7	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee

	Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.		
8	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
9	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
11	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
12	Files kosten de mensen tijd. Natuurlijk willen we allemaal de ons toegemeten tijd zo aangenaam en nuttig mogelijk besteden, dus uw streven om dit reistijdsverlies zo veel mogelijk te beperken verdient absoluut bijval. Maar dan moeten natuurlijk wel de grootste knelpunten het eerst aangepakt worden. En dat is nu waar uw beleid tekort schiet. Want waar is dat reistijdsverlies het grootst? Dat blijkt niet op de snelwegen te zijn; het verbreden daarvan heeft daardoor weinig effect. Nee, het grootste tijdsverlies vindt plaats in of rond de stad. Nu is de ruimte in en om de steden beperkt, dus wegbreedbreiding is daar toch al geen optie. Er is gelukkig een effectievere aanpak mogelijk: In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer-aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Park, binnenstad, etc). We moeten ook het fiets-verkeer sterk bevorderen. Er valt nog heel veel te verbeteren aan voorzieningen voor fietsers, en aan het OV-netwerk. En als we dat doen, zal het wegverkeer afnemen, en zullen de files verminderen, zonder dat we de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee

		wegcapaciteit hoeven te verhogen. Dat scheelt veel autoverkeer en dát is beter voor natuur, milieu, het klimaat – en dus ook voor de mens.		
	13	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clausule worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. In de nadere uitwerking van de plannen speelt risicobeheersing een belangrijke rol. Indien nodig worden aanvullende beheersmaatregelen getroffen om kans van optreden van lekkages te dusdanig te verlagen dat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is. Rijkswaterstaat heeft in het geactualiseerde MER een beheersmaatregel uitgewerkt bij de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode vrijwel uitgesloten.	Ja
	14	Er is veel haast gemaakt, dat zie je ook aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er nog zijn. Door een paar maanden langer na te denken was er een veel beter ontwerp-tracébesluit geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn, want het modellsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het hele project niet nodig is. Van uitstel zou afstel komen, voor alle partijen beter, juist voor u.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en gebruik nieuwe WLO scenario's) en paragraaf 2.12 Procedures.	Nee
ZWE-00357	1	Gebrek aan nut en noodzaak, en twijfels over effectiviteit Recent onderzoek van juist ook voor de Rijksoverheid gezaghebbende instituten als het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geven aan dat investeren in meer wegen niet rendabel is. Er zijn andere, zowel effectievere als efficiëntere maatregelen beschikbaar, om files te doen afnemen. Het CPB noemt: kilometerheffing, investeren in voor- en natransport bij OV als betere alternatieven. Het kan toch niet zo zijn dat de professionele opinie van het CPB in twijfel wordt getrokken?! In het geval van de Ring Utrecht geldt daarnaast dat filevorming hier niet in de top10 van 2015 (bron: ANWB) stond. Het is derhalve bijzonder vreemd dat zoveel tijd, geld, moeite aan wordt besteed. Niet doen! De geplande verbreding van de A27 ter hoogte van de Utrechtseweg is onder andere een gevolg van de voorgenomen verbreding naar 7 rijstroken van de zgn. bak van Amelisweerd. Diverse studies tonen aan dat verbreding naar 6 rijstreken naar alle waarschijnlijkheid afdoende is, en ook voorkomt dat er teveel verkeersaanvullende werking optreedt (incl. milieugevolgen). Het is dus niet alleen onnodig maar ook nog eens onwenselijk om een verbreding naar 7 rijstroken te plannen. Daarnaast verwijst ik naar een beslissing van de Raad van State uit 1980 om de Bak van Amelisweerd om meerdere redenen zo smal mogelijk te houden. Bijgevolg leidt dit tot minder rijstroken in de bak en daarmee t.h.v. de Utrechtseweg. Tevens wijs ik u op recente ervaringen en bevindingen m.b.t. de verbreding van de A4 bij Roelofarendsveen. Zelfs een instituut als Rijkswaterstaat geeft toe dat de files niet opgelost zijn en er zelfs extra congestie-problemen zijn gecreëerd, onder andere als gevolg van het zogenaamde flessehals-effect. Niet effectief dus. Dit effect zal op de A27 ook optreden omdat er geen verbreding t.h.v. de NRU en A27 richting Hilversum gepland staat. Juist ten hoogte van de Utrechtseweg (aan mijn kant) zal dit tot extra files vanwege flessehals-effect, en daarmee extra tot onaantoonbare milieuverontreiniging leiden. Dit effect zal nog eens extra groot zijn vanwege de eerdergenoemde verkeersaanvullende werking vanwege wegverbreding elders op het traject. De recente ontwikkeling naar zelfrijdende auto's heeft grote positieve consequenties voor de filedruk; als 10% automatisch gaat rijden, nemen de files met 30% af. Ik verwijst hierbij, maar niet uitsluitend, naar de Deltafonds-analyse. En zelfs de Minister onderkent	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau) Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken). In het MER Eerste Fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen) De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerveerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak	Ja

	<p>dit en geeft aan te verwachten dat binnen 20 jaar alle auto's zelfrijdend zijn; dit levert een enorme vermindering van filedruk hetgeen niet verder grootschalig investeren in wegen, logisch maakt. Zeker als de plannen voor de Ring Utrecht op z'n vroegst pas in 2026 gereed zijn. Wederom: niet doen dus!</p> <p>En tenslotte: de overheid heeft zich gecommitteerd aan CO2-reductie: het past derhalve niet om in deze mate te investeren in uitbreiding van wegen/asfalt, met als erkend gevolg dat de automobilititeit daarmee stijgt. Dit is tenstrijdig beleid!</p>	<p>gevolg is gegeven. De uitspraak is niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende MER Tweede Fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan het oplossen van vier files uit de filetop50. De hoogst genoteerde file staat op nummer 4 op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Dit is toegelicht in de toelichting op het tracébesluit (paragraaf 2.1 tabel 2.2).</p> <p>Ten zuiden van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) is verbreding voorzien in het project Ring Utrecht. Tussen de aansluiting Utrecht Noord (NRU) en knooppunt Rijnsweerd krijgt de A27 er in beide rijrichtingen een rijstrook bij. Tussen de aansluiting Utrecht Noord en de aansluiting Bilthoven wordt de weg al op korte termijn (2016-2018) verbreed. Dit is vastgelegd in het tracébesluit over het project A27/A1. Het project Ring Utrecht zet de spitsstrook op de rijbaan in de richting Hilversum om in een reguliere rijstrook.</p> <p>De vergelijking met Roelofarendsveen gaat niet op. Er is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen, maar van vier hoofdrijbanen.</p>	
2	<p>Voorkeustraject is onacceptabel anders dan in voorkeursvariant 4C geschetst</p> <p>In 2014 schreef de minister (bron: Ik ga verder) dat ze het acceptabel vindt dat de snelweg wordt uitgebreid met 1 rijstrook en dat de snelweg daarmee 3,5 meter dichterbij naar de bestaande woning komt te liggen.</p> <p>Inmiddels lijkt het, op basis van OTB-planschetsen, zo te zijn dat de snelweg met 2 rijstroken wordt uitgebreid (aan 'mijn kant'), en dat de snelweg er 7 meter dichterbij komt te liggen. Dit is een onacceptabele verandering van de voorgestelde situatie, en in tegenspraak met eerdere uitgangspunten, en het genomen besluit voor variant 4C. Ik wijs u in dit verband ook op het onderstaande, dat dit bevestigt.</p>	<p>In juni 2014 is de voorkeursvariant (VKV) vastgesteld op basis van het ontwerp Selecteren Compact. In de VKV wordt de A27 tussen knooppunt Rijnsweerd en de aansluiting Utrecht-Noord verbreed met een rijstrook aan beide zijden van de weg (Bron: "Ring Utrecht A27/A12: Voorkeursvariant"). Het ontwerp van de VKV gaat uit van een onvolledige aansluiting Utrecht Centrum. Met het vaststellen van de Voorkeursvariant is tevens aangegeven dat voor knooppunt Rijnsweerd nader onderzoek zal plaatsvinden om te komen tot een volledige aansluiting, waarbij alle richtingen vanaf Utrecht Centrum bereikbaar zijn. Hiertoe zijn diverse varianten uitgewerkt.</p> <p>In de notitie "Planstudie Ring Utrecht A27/A12: achtergrondnotitie keuze Rijnsweerd-varianten" (RWS, november 2014) zijn de verschillende varianten met elkaar en met de VKV/Selecteren Compact vergeleken en beoordeeld. De gekozen variant 4C heeft ter hoogte van de Utrechtseweg drie rijstroken op de parallelbaan. Dat is een rijstrook meer dan in een aantal andere varianten en ook een rijstrook extra ten opzichte van de VKV/Selecteren Compact. Dit betekent ook meer ruimtebeslag ter hoogte van de Utrechtseweg. Ondanks het extra ruimtebeslag ter hoogte van de Utrechtseweg heeft de integrale belangenafweging geleid tot de keuze van variant 4C.</p>	Nee
3	<p>Omgevingsaspecten en effecten voor aangrenzende bewoners worden onvoldoende meegewogen</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Ja

	<p>Alle projectpublicaties en -toelichtingen roemen en noemen de niet verder verslechterende luchtkwaliteit en/of het niet overschrijden van geluids- en fijnstofnormen. Los van het ernstige en principiële bezwaar dat ik heb tegen de modelmatige, en daarmee niet-feitelijk-juiste, cijfermatige doorrekening, ben ik het niet eens met uw beperkte en eenzijdige concretisering van het begrip 'omgevingsaspecten'. Het element 'woongenot' zou ook meegewogen moeten worden. Concreet: een snelweg die minimaal 3,5 tot 7 meter dichter naar mijn woning komt te liggen, het kappen van bomen en een geluidswal die 1 tot 3 meter hoger is dan de huidige, brengt ernstig negatieve gevolgen met zich mee voor mijn woongenot en voor de dalende waarde van mijn huis. Als de plannen doorgaan dan komt er een muur recht naast mijn huis te staan die bijna 20 meter hoog is, en dat is hoger dan mijn huis. Dit is onacceptabel; de overheid heeft ook normen t.a.v. billijkheid en redelijkheid tegenover haar burgers in acht te nemen, zeker als het (in dit geval: discutabele) algemeen nut daarmee gediend wordt. En het kan ook zeker niet zo zijn dat het begrip 'omgevingsaspecten' eenzijdig door een overheid worden bepaald en ingevuld. In een samenleving anno 2016 behoren burgers daar ook een inspraak in te hebben, die nadrukkelijk verder en dieper gaat dan meedenken over de uitvoeringsvariant van het geluidsschermbaan (wat meer een doekje voor het bloeden is, dan feitelijke inspraak).</p>	<p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 63 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 376 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 439 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd.</p> <p>Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal</p>	
--	---	--	--

		<p>(ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Het begrip woongenot is als zodanig niet meegenomen in de milieu-effectrapportage beoordeling omdat dit een subjectief begrip is. Wel is in het deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit gekeken naar verschillende aspecten van de leefkwaliteit. Uw specifieke situatie is meegenomen in de beoordeling belevingswaarde ruimtelijke kwaliteit waardoor deze in deelgebied 2 een negatief oordeel heeft gekregen. Daarom wordt er zorgvuldig gekeken naar een goede lokale inpassing en zijn gesprekken hierover gaande.</p> <p>Door de aanpassingen aan de A27 is het onvermijdelijk dat de weg dicht bij de bebouwing komt. Juist vanwege het ruimtebeslag van het ontwerp-tracébesluit is op deze locatie samen met u als bewoner gekeken naar diverse inpassingsmogelijkheden. Ook voorafgaand aan de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit is regelmatig overleg gevoerd met bewoners van de Utrechtseweg en bewonersvereniging LUW. De inrichting van de strook tussen de weg en de woningen wordt door Rijkswaterstaat nader vormgegeven in overleg met de betrokken bewoners.</p> <p>Voor wat betreft de specifieke geluidssituatie op deze woning geldt dat op grond van het huidige geluidproductieplafond een geluidbelasting van 58 dB is toegestaan, door de uitvoering van het project wordt de geluidbelasting 57 dB. Daarbij is rekening gehouden met de groei van het verkeer tot 2036.</p>	
4	<p>Vervolgens wijs ik u erop dat met het uitbreiden van de snelweg aan onze kant uit, de overheid artikel 3 van de rechten van de mens overtreedt. Volgens art 3 van de rechten van de mens, heeft een ieder recht op leven. Dit recht wordt ons ontnomen: als we kijken naar de gevolgen van de uitbreiding van de snelweg richting ons als bewoners, dan kun je zien uit onderzoek dat de intensiteit van de Elementair koolstof (EC-)concentraties exponentieel toenemen. Zie exponentiële vervuiling, (bron: Dr. M. Roemer TNO, 2009). Volgens een rapport van het Planbureau van de Leefomgeving uit 2009 is op te maken dat EC een goede indicator is voor de verspreiding van fijnstofemissies door verkeer. In het dossier 'Fijn stof', hoofdstuk 3, 'Luchtkwaliteit'. Versie 1 © RIVM, Bilthoven, januari 2013, is te lezen in Tabel 3.2 dat de Levensduurverkorting door blootstelling aan de fijnere fractie van fijnstof (PM_{2,5}) in lucht in Nederland 11,8 maanden bedraagt.</p> <p>Mijn inziens is het beter dat de uitbreiding van de snelweg er niet komt omdat het elke meter dat de snelweg naar ons toekomt, onze levensduur met exponentiële waarde afneemt. Beter is ons dan wel uit te kopen, of helemaal geen verbreding te laten plaatsvinden.</p> <p>Daarnaast is het moeilijk te zeggen wat nu en op langer termijn de gevolgen zijn van de andere emissies zoals ultrafijnstof wat op dit moment moeilijk te meten en te modelleren. En in dit verband wijs ik u op het milieu-effect dat ontstaat wanneer de maximum snelheid niet tot 100 km/h beperkt wordt en blijft. Het is bekend dat een hogere snelheid onevenredig veel meer uitstoot van schadelijke stoffen met zich meebrengt. De overheid in deze heeft geen goede reputatie m.b.t. het zich houden aan snelheidsafspraken (zie A2-snelheidsverhoging tussen Utrecht en Amsterdam).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Voor een antwoord betreffende het artikel 2 (en niet 3) van de rechten van de mens wordt u verwezen naar het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en Wettelijk kader.</p> <p>In de rapportage Ring Utrecht, van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit, welke behoort bij de ontwerp-tracébesluit-documenten, is ingegaan op de concentraties en de</p>	Ja

		effecten van roet (EC). Roet en ultrafijnstof worden vaak in relatie gebracht met gezondheidseffecten. In het ontwerp tracébesluit/milieu-effectrapportageontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage luchtrapport is roet en ultrafijnstof niet meegenomen omdat er (nog) geen norm is waarop getoetst kan worden. In de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 is aangegeven dat in de huidige situatie de PM _{2,5} concentratie maximaal 14 µg/m ³ is en zal afnemen naar maximaal 9 µg/m ³ in 2030. Deze maximale concentratie in 2030 ligt onder de WHO norm van 10 µg/m ³ . Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door de NSL maatregelen.	
5	In dit verband wil ik ook aandacht vragen voor trillingen. Voor zover bekend is naar trillingshinder in het geheel geen onderzoek gedaan. Met het zo dicht bij de woning aanleggen van de extra rijstrook/ extra rijstroken is de kans op extra trillingshinder en hinder als gevolg van laag-frequent geluid aanzienlijk.	In de richtlijnen voor de planstudie Ring Utrecht is het aspect laagfrequent geluid niet genoemd. Binnen het projectgebied zijn er namelijk geen specifieke installaties of apparaten aanwezig die LFG kunnen veroorzaken. Om die reden is het aspect laagfrequent geluid niet onderzocht in het project Ring Utrecht. Trillingen die veroorzaakt worden door verkeer zijn meestal een direct gevolg van de slechte kwaliteit van de weg. Aangezien de wegen in het project Ring Utrecht in zijn geheel worden gereconstrueerd, worden bestaande oneffenheden worden weggenomen en zal de weg weer vlak worden. Bovendien worden in het project de voegovergangen bij de viaducten worden aangepakt, waardoor de geluidproductie en de trillinghinder van deze constructie afneemt.	Ja
6	Terugkomend op het genoemde punt van modelmatige berekeningen: ik ben van mening dat de impact van de diverse plannen op het gebied van geluid en fijnstof zodanig groot is voor ons als directe aanwonenden, dat wij recht hebben op niet alleen modelmatige berekening, maar ook feitelijke, directe/echte metingen. De inzet hiervan is proportioneel en dus redelijk i.r.t. de omvang en impact van dit project.	In de beantwoording van punt 3 is reeds ingegaan op dit punt. Het feit dat u direct aanwonende bent heeft hier geen invloed op.	Nee
7	Programmatistische aanpak stikstof Het is overigens nog maar zeer de vraag of uitbreiding wel toegestaan is. Uit de stukken volgt dat het project is opgenomen als prioritair project onder de Programmatistische Aanpak Stikstof. Het is evident dat de aanleg en het gebruik van de aangepaste wegstructuur leidt tot extra stikstofdepositie op diverse nabijgelegen en ook verder weggelegen Natura 2000-gebieden. Omdat het project is opgenomen als prioritair project in de PAS kan gebruik worden gemaakt van de ontwikkelruimte zoals deze onder de PAS beschikbaar is. Het is echter zeer de vraag of de Programmatistische Aanpak Stikstof zoals deze nu wordt uitgevoerd in overeenstemming is met artikel 6 van de Habitatrichtlijn en de rechtspraak daarover van het Hof van Justitie van de EG. Meer in het bijzonder valt te betwijfelen of het plan – waaronder wordt begrepen aanleg en gebruik – niet leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van diverse Natura 2000-gebieden. Het antwoord daarop is naar mijn oordeel zonder meer bevestigend. Vervolgens is de vraag of de in het kader van de PAS genomen maatregelen kunnen worden beschouwd als mitigerende maatregelen in plaats van compenserende maatregelen. Verwezen wordt naar de arresten van het Hof van Justitie inzake Sweetman (11 april 2013, C-258/11, ECLI:EU:C:2013:220) en Briels (arrest van 15 mei 2014, C-521/12, Briels, (ECLI:EU:C:2014:330)). Ik ben er van overtuigd dat de PAS beschouwd dient te worden als compenserende en niet als mitigerende maatregelen. Immers de aantasting vindt plaats waarbij kwestieus is of de PAS-maatregelen het effect sorteren zoals wordt verondersteld.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie). Inmiddels is het PAS niet meer van kracht en is er sprake van nieuwe juridische kaders met betrekking tot de stikstofdepositie op Natura2000-gebieden. In de Passende Beoordeling 2020 en in de Toelichting bij het tracébesluit 2020 is dit nader toegelicht. Het project voldoet aan de nieuwe wettelijke kaders inzake stikstofdepositie. Uit de Passende Beoordeling blijkt dat er een toename van stikstofdepositie is op Natura2000 Veluwe die zonder nadere maatregelen te hoog is. In het tracébesluit is aangegeven dat hiervoor gebruik wordt gemaakt van ruimte in het stikstofregistratiesysteem en dat er compensatie is vastgelegd.	Ja
8	Nu sprake is van compensatie en niet van mitigatie betekent dit dat ook dient te worden gekeken – verwezen wordt naar artikel 6 Habitatrichtlijn – naar de vraag of voor het gesignaleerde probleem – kort gezegd: oplossen van de congestie rondom Utrecht – alternatieven beschikbaar zijn. Dat die alternatieven er zijn is evident. De meest voor de hand liggende alternatieven zijn – uiteraard – investeren in openbaar vervoer en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie). De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.	Ja

	<p>spreiding in gebruik van de weg bewerkstelligen zodat er minder piekmomenten in het gebruik ontstaan. Immers een groot deel van elk etmaal wordt de weg niet optimaal gebruikt. Verwezen wordt voorts naar hetgeen het CPB dienaangaande heeft opgemerkt. Naast de alternatieventoets dient ook worden beoordeeld of er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang. En hoewel met wegaanleg een publiek belang wordt gediend is daarmee niet gezegd dat dit publieke belang – betere doorstroming van het verkeer – groot genoeg is (gelet ook op de mogelijkheid van alternatieven) om een ander groot publiek belang dat beschermd wordt door Vogel- en Habitatrichtlijn – de biodiversiteit – te laten wijken. Dat klemt temeer nu vele habitattypen en soorten in Natura 2000-gebieden in de directe omgeving van het plangebied zich in een ongunstige staat van instandhouding bevinden.</p>	<p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p> <p>Voor meer informatie over de alternatievenafweging wordt verwezen naar het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 alternatievenafweging.</p>	
9	<p>Het is overigens nog maar zeer de vraag of uitbreiding wel toegestaan is. De Raad van State heeft nog geen uitspraak gedaan over de Stikstof depositie balans en prioritaire projecten.</p>	<p>Inmiddels is het PAS niet meer van kracht en is er sprake van nieuwe juridische kaders met betrekking tot de stikstofdepositie op Natura2000-gebieden. In de Passende Beoordeling 2020 en in de Toelichting bij het tracébesluit 2020 is dit nader toegelicht. Het project voldoet aan de nieuwe wettelijke kaders inzake stikstofdepositie.</p>	Ja
10	<p>Ook wil ik wijzen op de veiligheidsrisico's die dreigen te ontstaan bij snelweguitbreiding aan mijn zijde. Mijn huis valt dan binnen een zgn. plasbrandaandachtsgebied. De niet theoretische kans op een ongeval ter hoogte van mijn woning waarbij brandbare of gevaarlijk stoffen vrijkomen, betekent – zeker nu de afscherming van de weg niet bestand is tegen een frontale botsing van een vrachtwagen – aanzienlijk veiligheidsrisico's met zich.</p> <p>Ik ben van oordeel dat de overheid dan z'n verantwoordelijkheid moet nemen, bijvoorbeeld door mij uit te kopen. Indien ze dat niet doet, is er sprake van veiligheidsrisico's, schade vanwege verminderde verkoopbaarheid en toename van toekomstige verbouwingskosten. Schadecompensatie is dus een logisch gevolg.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone.</p> <p>Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dicht bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p>	Nee
11	<p>Risico op bouw- en grondwaterschade; schade aan mijn huis</p> <p>Wanneer de schelweg aan mijn kant verbreed wordt, ontstaat er een groot risico t.a.v. bouwschade (o.a. heien) en grondwaterschade a.g.v. gronddruk. De kans is reëel dat er in en aan mijn huis scheuren gaan ontstaan en dat de fundering(sbalken) aangetast worden vanwege verandering van grondwaterhoogte. Ik wijs u in dit verband ook op de recentelijke en terechte nieuwe zienswijze van de Rijksoverheid t.a.v.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden</p>	Ja

		<p>schadecompensatie a.g.v. gasboringen in de provincie Groningen. Eenzelfde situatie kan zich in mijn geval ook voordoen, en het is beter om die te voorkomen.</p> <p>Indien onverhoopt zou worden gekomen tot de aanleg van de weg, moet voordat met de werkzaamheden wordt begonnen een nul-meting worden verricht waarbij – bijvoorbeeld door middel van bouten – de schade aan de diverse woningen gemonitord wordt.</p>	<p>aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	
	12	<p>Mijn directe burens en ik worden onevenredig hard getroffen</p> <p>In aanvulling op het bovenstaande plus samenvattend: als er al een uitbreiding moet plaatsvinden t.g.v. een algemeen nut, dan kan het in mijn optiek niet zo zijn dat 4 gezinnen met eigen-woning-bezit, enorm getroffen worden in hun woongenot, waarbij de reguliere planschade-compensatie op geen enkele manier recht zal doen aan de daling van het woongenot evenmin aan de daling van de waarde van de woning. De overheid heeft een morele verplichting om hier een redelijke compensatie of een andere afweging voor te maken. Ik wil in dit verband graag wijzen op de brief van de Gemeente De Bilt d.d. 8 juli 2014 aan de Minister van I&M, waarin wordt gesproken over schrijnende gevallen, die betrekking hebben op mijn woning en die van mijn burens aan de Utrechtseweg, inclusief de mogelijkheid om deze in ons geval ruimhartig toe te passen. Tevens en ter onderbouwing van de onredelijke en onmenselijke situatie die er ontstaat, wil ik tenslotte wijzen op de projectoverlast die er de komende jaren voor mij en mijn gezin dreigt te gaan ontstaan. En alle onzekerheid die dat met zich meebrengt. Het kan toch niet zo zijn dat in een beschaafd land, de overheid geen redelijke compenserende maatregelen neemt, voor situaties van jaren bouwoverlast die direct grenst aan de tuin van een getroffene. En die feitelijk ook betekenen dat mijn huis voor de komende 10 jaar niet tegen de WOZ-prijs verkoopbaar is. Dat is onmenselijk.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p>	Nee
ZWE-00358	1	<p>Graag wil ik reageren op de voorgenomen plannen.</p> <p>Ik ben blij met de komst van een geluidsscherm langs de A12.</p> <p>Ik woon in Hoograven en hoop dat de geluidsoverlast van de snelweg wordt verminderd. Jammer is dat het geluidsscherm pas aan het einde van het hele traject (over 10 jaar) wordt aangelegd.</p> <p>Ik wil pleiten voor een vervroeging van de aanleg van dit geluidsscherm. En ook voor maatregelen tegen de fijnstof uitstoot door de snelweg.</p> <p>Onjuistheden:</p> <p>De planning moet worden aangepast. De maatregelen tegen geluid en fijnstof moeten naar voren worden gehaald.</p> <p>Over het hoofd gezien belang:</p> <p>Ja, de belangen van degenen die nu in Hoograven wonen</p> <p>Geraakt in belang:</p> <p>Mijn leefomgeving is ongezonder. Geluidsoverlast en fijnstof hebben bewezen negatief effect op de gezondheid.</p>	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim</p>	Ja

			aan de Europese normen. Extra lokale maatregelen zijn niet nodig. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname na realisatie, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door Europese maatregelen. De Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het 'Deelrapport geluid - Specifiek' van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Op de A12 zal een stiller wegdek worden toegepast en er worden nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 7 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 49 dB. Dit is 7 dB lager dan de geluidbelasting die in de huidige situatie op basis van de geldende geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus sprake van een aanzienlijke afname van de geluidbelasting bij uw woning met de maatregelen uit het project Ring Utrecht.	
	2	Geraakt in belang: Mijn leefomgeving is ongezonder. Geluidsoverlast en fijnstof hebben bewezen negatief effect op de gezondheid.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
ZWE-00359	1	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	2	Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppen, en het leefklimaat daar verslechteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	3	De Europese richtlijnen voor luchtvervuiling zullen waarschijnlijk voor 2026 door strengere normen worden vervangen. Het effect van het verkeer op de Ring Utrecht moet worden doorgerekend.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	4	Amelisweerd is een uniek rivierbos. Veel mensen komen er om te genieten van de natuur. Het is zeer onverstandig dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra reep asfalt. De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick-, wandel-, fiets-, vaargebied verloren mag gaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00360	1	Er zijn gevorderde plannen om de A27 bij Utrecht te verbreden. Met deze plannen heb ik veel moeite, des te meer omdat het nut niet echt vast staat. Met een verlaging van de maximum snelheid zijn er ook meer banen snelweg te verwezenlijken. En zo'n verlaging is heeft meteen een positief effect op de uitstoot van fijnstof en roet. Het CPB raadt af om met dit onzinnige project door te gaan. Dat lijkt me wel aanleiding voor een grondige heroverweging!!!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)	Nee
	2	Er wordt een winst van een minuut per auto verwacht. Voor die winst van een minuut per auto zitten wij jaaaarenlang in een enorme overlast van de aanbouw. Jaaaarenlang files en opstoppingen en daarmee extra luchtvervuiling voor (verwacht) 1 minuutje sneller langs Utrecht rijden, dat vind ik de overlast en investering niet waard. Het bos waarnaartoe duizenden Utrechters hun weg vinden om te recreëren, wordt verkleind. De kosten van dit project vind ik niet in verhouding staan met de baten. Kortom de kosten en lasten zijn te groot voor deze minieme tijdswinst. Minsten één keer per week overkruis ik de A27 tussen 5 en 6, als ik over de Koningsweg	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Het project Ring Utrecht leidt tot een halvering van de vertraging op de Ring Utrecht. Tegelijkertijd neemt het gebruik van de Ring toe (met 10%), want veel automobilisten die voorheen via het onderliggend wegennet reden, gebruiken het hoofdwegennet. Dit gecombineerde effect levert forse reistijd baten op. Uit de MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse) die Decisio in maart 2014 in opdracht van het ministerie van	Ja

	<p>fiets (overigens een in combinatie met OV een zeer goed alternatief voor de auto voor velen). En zelden staat het supervast op de A27. En nooit staat het langer dan een half uur vast - ik fiets heen en een half uur later terug.</p> <p>Ik wil heel nadrukkelijk protesteren tegen het ontwerptracébesluit Ring Utrecht!</p>	Infrasctructuur en Waterstaat heeft uitgevoerd valt op te maken dat de maatschappelijke baten (met name reistijd-baten) van het project Ring Utrecht worden geschat op 285 à 1.157 miljoen euro.	
3	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	Een ring om een stad heen zal deze stad niet bereikbaar maken, lijkt me. De mensen willen de stad IN, en niet er omheen cirkelen! Zorg liever voor parkeergarages aan de uitvalswegen, en vooral voor hoogwaardig, betrouwbaar en frequent openbaar vervoer tussen die garages en de binnenstad. Dàt zal de stad pas echt ontsluiten!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
5	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad te ontwijken. Het is voor mij volkomen onbegrijpelijk en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als mens beseft dat het onverstandig, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is laag om onze kinderen hun toekomst te ontnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	<p>De bereikbaarheid van de regio moet dringend verbeterd worden, en gelukkig is dit ook zeker mogelijk! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk voluit in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een geheel andere: de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak zal niet tot het gewenste resultaat leiden. Sterker nog, het resultaat zal zijn doel totaal voorbijschieten. Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nog minder toegankelijk, en verzieken daar het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!</p> <p>De huidige generatie scholieren en studenten is gewend aan het gebruik van OV en fiets en gelukkig zien velen van hun de voordelen er van in. Veel jong-volwassen zijn zo aan het gebruikmaken van het OV gewend dat ze dit blijven doen, in plaats van over te stappen naar een auto.</p> <p>Daarnaast bloeien initiatieven als Greenwheels, MyWheels en Snapcar (een vorm van autodelen). Het zou u sieren onderzoek te doen naar deze trends, naar de duurzaamheid van deze trend en dan kunt u misschien wel vaststellen dat in de toekomst minder van de auto gebruik gemaakt zal worden - en dat heeft uiteraard ook consequenties op de drukke op de A27.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p>	Ja
7	<p>De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten opzichte van de heel geringe tijdwinst voor passerend automobilisten. Het alternatief, OV en fiets, biedt daarvoor soelaas.</p> <p>De stikstofvervuiling van de natuur is nu al een halve eeuw zo groot dat nu zelfs de eiken op de Veluwe en de rupsen op de eik na jaren van slechte groei beginnen te sterven. Daar draagt het wegverkeer belangrijk aan bij, ook het verkeer op de Ring. Reden temeer om de stikstofemissies van het verkeer sneller te reduceren en alles toe doen wat mogelijk is om de groei van het verkeer te stoppen, zodat de verlaging van de</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee

	emissies per km van auto's en trucks ook daadwerkelijk tot minder stikstofstress in de natuur leidt. Dit nieuwe probleem van eiken- en rupsensterfte in de natuur is in de MER ook niet onderzocht. Ik dring dan ook sterk erop aan dat u de juiste maatregelen treft om het wegverkeer te verminderen.		
8	De overlast bij de aanleg kan heel heftig worden. Niet alleen door lawaai en stank, maar ook door sluipverkeer, omdat de Ring ten dele wordt afgesloten. En dan past het u niet om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Als het erop aankomt tellen voor u toch de euro's zwaarder, want dat u niet om de omgeving geeft blijkt wel uit het feit dat u vasthoudt aan dit plan. Totdat vermijden van overlast goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).	Nee
9	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
10	De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overall minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging 2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	Ja
11	Natuurcompensatie is een aardig bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets te maken. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders neer te zetten. De gedachte dat een deel van dit bos zal moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar het idee dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden gecompenseerd door elders een paar bomen te planten is ronduit respectloos. Sommige dingen zijn niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	En dan het waterwerendfolie onder de bak... Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar dit oplossen met een bypass voor het verkeer door Amelisweerd (of welk bos of weiland dan ook) moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Als de aanleg ondanks het niet bewezen nut tóch doorgaat moet er een harde clausele worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode tot een minimum beperkt. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is. In het programma van eisen voor de aannemer wordt voor de aanleg van de Ring Utrecht nadrukkelijk aandacht besteed aan de risico's die samenhangen met de folie en wordt een duidelijke set eisen, randvoorwaarden en veiligheidsprocedures opgenomen, gericht op het voorkomen van beschadigingen aan de folie.	Ja
13	In het ontwerp-tracébesluit wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar zo'n versnipperde 'compensatie' doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (destijds ecologische hoofdstructuur: EHS, nu Natuurnetwerk Nederland: NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten het bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zgn. groene contour plaatsvindt.	Ja

			In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie. Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald. In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden.	
ZWE-00361	1	Participant vreest dat de Waterlinieweg intensiever gebruikt gaat worden tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden aan traject A27 met knooppunt Rijsweerd en traject A12 tussen knooppunt Oudenrijn en knooppunt Lunetten. Participant verwacht een toename van geluidsoverlast. Participant ziet als oplossing rijbaanversmalling en handhaving met een snelheidslimiet van 70 km per uur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder). Onderstaand wordt nader ingegaan op hoe wordt omgegaan met de verkeershinder gedurende de realisatie. Dit wordt samen met alle wegbeheerders, waaronder de gemeente Utrecht, ingevuld. De effecten op de Waterlinieweg worden daarin vanzelfsprekend meegenomen want het ligt inderdaad in de rede dat deze weg extra verkeer krijgt te verwerken gedurende de realisatie. De verwachte verkeershinder wordt nader in beeld gebracht en er wordt ook gekeken naar de negatieve effecten op het gebied van de leefbaarheid (bv. extra geluidsoverlast). Dit heeft er onder andere toe geleid dat bij het laatste groot onderhoud en herinrichting van de Waterlinieweg een type asfalt is aangebracht dat extra geluidsarm is. Of dit mogelijk nog leidt tot eventuele aanvullende maatregelen is op dit moment nog niet bekend. Uw suggestie zal worden meegenomen in het vervolgproces om te komen tot minimale hinder tijdens de uitvoering.	Ja
ZWE-00362	1	Ik vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de verbreding van de A27 met extra rijstroken. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm bij de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch veel verantwoordder dan het asfalt van een snelweg.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm tussen de gebouwen komt rechtop te staan en wordt van transparant materiaal gebouwd.	Ja
	2	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten.	Ja

		<p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	
3	De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
4	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>	Ja
5	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
6	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
7	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
8	De oplossing Verbreden A27 is alleen beschikbaar voor de beperkte groep van automobielgebruikers. Voor de mensen die leven met spaarzaam gebruik van auto's auto wordt niets gedaan, zij worden uitgesloten voor deze dure voorziening. De alternatieve oplossing is beschikbaar voor een veel grotere groep van gebruikers. De automobielgebruikers kunnen via de voorzieningen op de knooppunten nog steeds gebruik maken van de, niet verbrede, A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

9	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Dit project zal de automobiliteit vergroten. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, NOx, bandenslijtage, remslijpsel en wegdekslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km/u zal dit nog erger worden. Door te gaan voor een maximum snelheid van 80 km/u zal de luchtverontreiniging afnemen. Dit is erg belangrijk omdat de luchtvervuiling in het Utrechtse niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan De WHO normen. Als de maximum snelheid naar 80 km/u gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog meer verbeteren door afname van de roetuitstoot	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
12	Wanneer bij de werkzaamheden het vlies wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde tracébesluit moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
13	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
14	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen : http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstreken, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
15	Eerst alternatieven uitproberen voor er zulke zware milieubelastende maatregelen worden genomen. Stap voor stap benadering om problemen op te lossen is logischer, goedkoper en vriendelijker voor mens en milieu. Wat zijn de effecten van beter OV op het autobebod? Stimuleer aanschaf van scooters en motoren. Beloon automobilisten die met meerdere personen in een auto zitten. Zet een systeem op waarbij er minder wegenbelasting wordt betaald als je verklaard niet vóór 09.00 en niet tussen 17.00 en 18.00 auto te rijden. Controleer dat middels zichtbare vignetten en boetes bij overtreding	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee

		(de autoloze zondagen werden ook niet op grote schaal overtreden). Afschaffen wegenbelasting en invoeren kilometerheffing was een uitstekend idee.		
ZWE-00363	1	<p>We moeten naar een duurzame, fossielvrije samenleving toe. En de tijd dringt. Niet meer auto's, maar minder. Hoe past de uitbreiding van de A27 en A12 in de klimaatdoelstellingen van Nederland? Zet een streep door de asfaltplannen. Investeer liever in ov, fietssnelwegen en andere alternatieven voor automobilititeit.</p> <p>Onjuistheden: Over het hoofd gezien belang: De belangen van toekomstige generaties die moeten leven met onze klimaatvervuiling. Geraakt in belang: Ja, ook ik zal te maken krijgen met de gevolgen van klimaatverandering. Daarnaast krijg ik natuurlijk te maken met de ongezonere lucht en zal met toegenomen geluidsoverlast oa Amelisweerd een minder aangename plek zijn voor recreatie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen.</p> <p>Voor wat betreft het punt over geluid: op uw woonadres is vanwege de afstand tot het projectgebied geen sprake van een toe- of afname van het geluid van de snelweg; Amelisweerd: in hoofdstuk 19 van de milieu-effectrapportage is specifiek ingegaan op de effecten van het voornemen op Amelisweerd; behoudens het ruimtebeslag door de wegverbreding zijn de overige effecten zeer beperkt. Door de realisatie van de Groene Verbinding neemt de waarde van het gebied voor recreatie toe.</p>	Ja
ZWE-00364	1	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	2	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	3	Het doel van dit project is de bereikbaarheid van de stad en de Uithof te verbeteren. De auto(!)bereikbaarheid van de Uithof is het meest gediend als er weinig auto's de Uithof op willen. Wilt u weinig auto's in de Uithof, zet dan niet veel auto's op de snelweg!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	4	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidsschermen.	Nee
	5	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	6	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de werkzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegeteld, verliest de de economische onderbouwing van het project zijn geldigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het	Nee

		autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	
7	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen : http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstreken, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
8	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
11	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt.	Ja
12	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een ommissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
13	Nu hebben we nèt het klimaataccorder ondertekend, de inkt is nog nat, en dan komt u alweer met zo'n groot project dat dit accorder met voeten treedt! Weer een mooi geval van met de mond belijden en het tegenovergestelde doen! Want dat is natuurlijk aan de hand met dit project: het lokt nóg meer verkeer naar en rond Utrecht, de lucht zal nóg meer verontreinigd worden, de stank zal niet te harden zijn en de stad wordt almaar minder leefbaar. En laten we niet vergeten wat dit allemaal kost! Geld dat volkomen verkeerd gebruikt wordt, weggegooid zelfs; dat zouden we veel beter kunnen inzetten om de doelen van dit klimaataccorder dichterbij te brengen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
14	Mensen in volkstuinten, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee

	honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.		
15	Vorig jaar heeft de milieuoorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar, belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meer asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2-uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
16	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
17	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clausule worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode tot een minimum beperkt. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is.	Ja
18	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
19	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
ZWE-00365	1 Met deze zienswijze druk ik graag mijn zorgen en bezwaren uit omtrent het ontwerptracébesluit en de milieueffectrapportage A27/A12 Ring Utrecht. Mijn naam is xxx en ik ben een eerstejaars Liberal Arts and Sciences student aan University College	Dit gedeelte van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen. De effecten van het project op belevingswaarde en recreatie zijn in beeld gebracht in het deelrapport Ruimte en Ruimtelijke kwaliteit.	Nee

	<p>Utrecht. Ik ben geboren en getogen in Utrecht en woon al mijn hele leven in Utrecht-Oost.</p> <p>Op zondagmiddag 5 juni, enkele weken geleden, fietste ik terug van de demonstratie tegen de verbreding van de Ring Utrecht bij Tussen de Rails naast NS-station Lunetten naar de mijn studentenkamer op de oude Kromhoutkazerne. Na een warme middag gevuld met groene actievoerders kan ik de groene omgeving en het natuurschoon waar ik langsfietste nog iet smeer waarderen dan tevoren. Zelfs op een snikhete zondagmiddag zijn alle velden van sportpart Kampong gevuld met Utrechters, lekker gezond aan het bewegen. Wanneer ik er ook langs fiets, 7 dagen per week worden de velden gebruikt door hockeyers, voetballers en andere actieve stadsgenoten; van jong tot oud, van de klunzigste beginners tot echte professionals.</p> <p>Verder op weg naar huis kom ik langs de Kromme Rijn, waar bij de Botenverhuur de Rijnstroom de enige file van de dag ten oosten van Utrecht te vinden was. Er zijn zo veel mensen die wilden genieten van het water en het groen dat er een enorme rij staat bij de kassa en de uitvarende kano's en boten komen in een dikke file: vertraging, zeker meer dan en kwartier. Bij het eerstvolgende kruispunt besluit ik in plaats niet direct naar mijn kamer te gaan, maar rechts de Weg naar Rhijnauwen in te slaan om te genieten van het goede weer. Op mijn gemak fiets ik langs Restaurant het Oude Tolhuys, vlak naast de A27, waar het terras met dit heerlijke weer vanzelfsprekend helemaal vol zit. De weg volgend fiets ik onder de A27 door, waar de weg over de Kromme Rijn gaat. Eenmaal voorbij de antropogene barrière voel ik me direct de koningin van het mooiste plekje van de wereld. Links van me de uitgestrekte polders met in de verte de Uithof en rechts van me de glinsterende Kromme Rijn met de landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen.</p> <p>Naast de weg valt me een bord op waarop kort en bondig wordt uitgelegd dat de landgoederen, met ondersteuning van de Europese Unie, de afgelopen jaren in hun volle glorie zijn hersteld. In 2016 won Museum Oud Amelisweerd zelfs de EU Prize for Cultural Heritage/Europa Nostra Awards 2016 in de categorie 'Outstanding achievements in the conservation, enhancement and adaptation to new uses of cultural heritage'. Niet alleen de Utrechters, maar ook de ambtenaren vanuit het verre Brussel weten het gebied te waarderen.</p> <p>Vrijwel wekelijks kom ik hier, even lekker uitwaaien en ontsnappen aan de drukke stad. Nooit ben ik helemaal alleen: de jaagpaden permanent bestrooid met hardlopers, honden en wandelaars; de wegen altijd gretig befietst door kwieke wielrenners en snelle senioren met trapondersteuning. Ik zet mijn fiets neer in een van de stallingen naast de weg en loop een prachtige bomenlaan op. In de verte kan ik de snelweg nog zachtjes horen, maar vandaag deert het me niet. Een ouder echtpaar komt me tegemoet lopen en groet vriendelijk, zo volmaakt dat ze zo Brigitte Kaandorp's ANWB-echtpaar hadden kunnen zijn. Een stukje verderop de laan kom ik een gezin tegen: vader, moeder, twee kinderen en een vrolijke labrador. Gezamenlijk ontsnappen ook zij de stadse drukte in deze prachtige oase. Op het landgoed is geen enkel bankje vrij, geen enkel pad blijft vandaag opgelopen. Ik wandel heerlijk verder over de laan, langs landhuis Nieuw Amelisweerd en Tuinderij de Volle Grond, over het jaagpad bij de Kromme Rijn, voorbij landhuis Oud Amelisweerd en het Trapezium bos, langs het Fort en het Vogelnest. Met een uurtje of twee wandelen en natuur genieten vind ik mezelf weer bij mijn fiets. Bevrijd van al mijn zorgen en dagelijkse besommeringen op een manier die iedere wandelaar zich wel kan inbeelden. Alhoewel, bijna zorgen, want één gedachte blijft rondzwemmen in mijn bewustzijn: hoe lang kan zal ik dit nog kunnen doen? Hoe lang zal ik nog kunnen genieten van dit natuurschoon? Hoe lang kan hier er nog relatief onbezorgd worden gesport en gerecreëerd? Als het aan de plannen van Rijkswaterstaat ligt is het antwoord duidelijk: niet lang meer.</p>		
2	<p>Volgens de huidige prognoses te vinden op de website van Rijkswaterstaat zullen in de periode 2018 – 2026 de plannen als omschreven in het ontwerptracébesluit en de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	<p>Nee</p>

		<p>milieueffectrapportage A27/A12 Ring Utrecht gerealiseerd worden. Alhoewel ik mij kan vinden in het streven van een betere en veiligere doorstroming van het verkeer rondom Utrecht, voel ik tegen het huidige plan een flinke hoeveelheid bedenkingen en bezwaren. Alhoewel ik al mijn bezwaren met liefde zou uitschrijven in een epistel, heb ik als honoursstudent helaas niet zo veel tijd te besteden. Daarom verwijs ik u graag naar de website snelwegen-utrecht.nl en de zienswijze van zowel de Provincie als de Gemeente Utrecht.</p> <p>Één argument zou ik naast alle bouwrisico's, ongelijkvloerse knooppunten en toekomstige overlast graag willen uitlichten, namelijk dat de kosten van het huidige OTB mogelijk niet op zullen opwegen tegen de baten. Zoals de studie Second opinion MKBA Ring Utrecht, die is uitgevoerd door het CPB op verzoek van het ministerie van Infrastructuur & Milieu uitwees zal uitstel van de verbreding A27/A12 bij de Ring Utrecht de maatschappelijke welvaart verhogen. Dit is in mijn ogen de belangrijkste taak van de overheid, vandaar dat ik u dringend verzoek om het huidige OTB te heroverwegen en uit te breiden met andere varianten, vooral de optie met 2x6 rijstroken binnen de bestaande verkeersbak bij Amelisweerd, die in een eerder stadium afgevallen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Op basis van de nu beschikbare veiligheidsrapporten kunnen sommige van dergelijke varianten naar mijn mening, en de mening van het CPB, niet op voorhand worden uitgesloten. Dit zou als voordeel hebben dat de bak bij Amelisweerd niet hoeft te worden verbreed, wat een grote economische en maatschappelijke verlichting zou zijn. Bovendien zou dit een risicovolle onderneming met de folieconstructie ten hoogte van Lunetten voorkomen. Uitstel van besluitvorming heeft daarom ook het voordeel dat deze alternatieven nader onderzocht kunnen worden. Bedankt voor uw tijd en uw aandacht, en mocht u nog behoefte hebben aan kwalitatieve overpeinssessie, schroomt u niet en kom eens langs op landgoed Amelisweerd, een wandelingetje daar schijnt altijd goed te helpen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	
ZWE-00366	1	<p>Betere bereikbaarheid bereiken we niet door meer asfalt. Meer asfalt leidt tot schade aan de gezondheid, aan natuur en leefomgeving. Mijn advies: ga opnieuw rekenen wat nu werkelijk de behoefte is en zorg voor inventieve oplossingen die bijdragen aan het welzijn van alle levende wezens!</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p>	Ja
	2	<p>Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.</p>	<p>Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.</p>	Nee
	3	<p>De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	Nee
	4	<p>Het doel van dit project is de bereikbaarheid van de stad en de Uithof te verbeteren. De auto(!)bereikbaarheid van de Uithof is het meest gediend als er weinig auto's de Uithof op willen. Wilt u weinig auto's in de Uithof, zet dan niet veel auto's op de snelweg!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	Nee
	5	<p>De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot.</p>	<p>Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving</p>	Nee

	Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De 5a MER aspecten geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidsschermen.	
6	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
7	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de wekzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegeteld, verliest de de economische onderbouwing van het project zijn geldigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	Nee
8	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
9	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
12	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee

13	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
14	Nu hebben we nèt het klimaataccoord ondertekend, de inkt is nog nat, en dan komt u alweer met zo'n groot project dat dit accoord met voeten treedt! Weer een mooi geval van met de mond belijden en het tegenovergestelde doen! Want dat is natuurlijk aan de hand met dit project: het lokt nòg meer verkeer naar en rond Utrecht, de lucht zal nòg meer verontreinigd worden, de stank zal niet te harden zijn en de stad wordt almaar minder leefbaar. En laten we niet vergeten wat dit allemaal kost! Geld dat volkomen verkeerd gebruikt wordt, weggegooid zelfs; dat zouden we veel beter kunnen inzetten om de doelen van dit klimaataccoord dichterbij te brengen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
15	Mensen in volkstuinen, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
16	Vorig jaar heeft de milieustrategie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar, belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meer asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2-uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
17	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptrajectbesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptrajectbesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptrajectbesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptrajectbesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptrajectbesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
18	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clausule worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode tot een minimum beperkt. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is.	Ja

	19	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	20	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
ZWE-00367	1	Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee
	2	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
	3	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
	4	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee
	5	Door de veranderingen in en bij Amelisseweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
	6	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	7	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
	8	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

9	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
10	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
11	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
12	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	Nee
14	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een	Ja

			<p>mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	
15	<p>Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Ja	
16	<p>Het risico van scheuren van de folie moet afgewenteld worden op de gebruikers van het snelwegennet: jaren lang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunetten en Rjinsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee	
17	<p>In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een ommissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee	
ZWE-00368	<p>1 Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Hierdoor zijn deze berekeningen niet te controleren op juistheid en volledigheid. In het beste geval is hier sprake van slordigheid, maar het ligt dicht aan tegen misleiding. Het MER schiet kortom tekort in transparantie, en het is naar mijn mening onverantwoord om op basis van zulke slecht uitgevoerde dan wel slecht gerapporteerde berekeningen een besluit te nemen.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja	
2	<p>De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden</p>	<p>Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de</p>	Nee	

	gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	
3	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt.	Ja
4	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dichterbij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
5	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
6	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
7	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppert, en het leefklimaat daar verslechteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00369	Ik ben het niet eens met het ontwerp voor verbreding. Ik heb zelf ook een auto, rijd 1 keer per week over de A27, ik ben dus niet totaal anti-auto. Ik verwijs ook naar mijn bijlage voor al mijn redenen om tegen te zijn. In de blokken hier heb ik nog wat extra zaken benoemd. Alstublieft, neem de tegengeluiden in ieder geval serieus, hol niet door vanwege prestige of andere belangen die ik misschien niet zie/snap. Veel mensen laten al niet eens meer weten dat ze tegen zijn, omdat zij denken dat het allemaal geen zin meer heeft. Dat is hoe er nu tegen democratie wordt aangekeken. Triest hè? Hoeveel mensen hebben een zienswijze ingediend met "joepie!" ?	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen. Er zijn geen zienswijzen ingestuurd met "joepie!". Wel zijn er circa 10 zienswijzen ontvangen van positieve aard.	Nee

2	<p>U blijft redeneren vanuit oude patronen en kijkt niet naar nieuwere onderzoeken en ontwikkelingen (mag ik nogmaals naar de cijfers van Vancouver verwijzen en u wijzen op de ontwikkeling van zelfrijdende auto's?). Ik geloof er werkelijk niet in dat economische groei synoniem moet zijn met meer auto's. Dat is een keuze van inrichting van steden en terreinen. De binnenstad van Utrecht mocht eerst ook niet auto-vrij, dat was slecht voor de omzet. Ondertussen is het zo'n groot succes dat ondernemers zelf vragen om het opheffen van autoverkeer omdat de omzet dan met sprongen stijgt. Zou iets dergelijks niet ook op kunnen gaan voor snelwegen?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de lange termijn ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In tegenstelling tot (een deel van) de binnenstad van Utrecht, is het autovrij maken van de Ring Utrecht geen optie; de Ring Utrecht is een essentieel onderdeel van het internationaal autowegennetwerk.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja
3	<p>Over het hoofd gezien belang: het belang van natuur wordt nog steeds onderschat. Ik verwijs met nadruk naar mijn bijlage. Gedragsproblemen in grote steden zijn volgens mij gedeeltelijk te herleiden op te veel prikkels. Hiervoor kan natuur een tegenwicht bieden. Moet het er wel zijn. Ik vind het onacceptabel dat de Gemeente Utrecht de opgave wordt gesteld om de luchtkwaliteit te verbeteren, terwijl er alleen maar asfalt om de stad wordt gelegd. En als de Gemeente daar dan auto's over wil laten rijden, dan mag dat niet vanwege de files. Verder verwijs ik naar de bijlage.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft als tweede doelstelling om de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig te houden en waar mogelijk te verbeteren.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Zie voor meer informatie over het projecteffect het algemene deel luchtkwaliteit.</p> <p>In uw zienswijze stelt u dat geen auto's vanuit de gemeente Utrecht over de Ring Utrecht mogen rijden. Deze stelling is onjuist. Er geldt geen geslotenverklaring op snelwegen voor autoverkeer vanuit de stad Utrecht.</p>	Ja
4	<p>Ik sta de komende 8 jaar extra in de file voor een oplossing waar ik niet achter sta. Ik raak natuur kwijt, meer natuur kunt u niet maken, tenzij u een industrieterrein opheft. U maakt iets stuk wat nooit meer goed kan komen, ook niet als we over 10-20 jaar constateren dat de "groene kliek" misschien toch gelijk had.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt</p>	Ja

		<p>het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd.</p> <p>Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	
5	<p>De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Ik was stomverbaasd, te zien dat Decisio ervan is uitgegaan dat de werkzaamheden in het geheel geen extra kosten met zich zouden meebrengen door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Het spreekt vanzelf dat dergelijke kosten er wel degelijk zullen zijn! Bovendien is er geen sprake van grote economische groei, en wil het er bij mij anno 2016 niet in dat groei synoniem moet zijn met meer autoverkeer. Op diverse plekken in de wereld wordt ondertussen anders bewezen (o.a. Vancouver).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014).</p> <p>Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja
6	<p>Die economische "onderbouwing" ontbeert dus elke geloofwaardigheid</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Nee

7	Ik ben er heilig van overtuigd dat de files vooral worden gecreëerd door het gedrag van automobilisten. Iedereen wil in de eerste 10 meter in- en uitvoegen (A112- A27), terwijl er nog anderhalve kilometer mogelijkheid is. Verder is een reden van remmen en dus file het verschil in snelheid van auto's en vrachtwagens. Wellicht is het hele probleem op te lossen door een gedragscampagne en 10 km rond Utrecht 80 km gebod (met uitleg en handhaven!).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)	Nee
8	Verder denk ik dat de files op de A27 zuidwaarts vooral het gevolg zijn van files op de A12 (zelfde probleem als in de alinea hierboven geschetst). Dus: verbreding levert alleen maar meer problemen op.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee
9	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	Compensatie kan dan alleen door een industrieterrein af te breken, te saneren, en dáár een bos van te maken. Gaat niet gebeuren verwacht ik. Op dit moment biedt het OTB te weinig garantie voor compensatie die wel compenseert. Trek het in.	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur behorende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het compensatieplan, dit is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	Ja
11	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

12	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja
13	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
14	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
15	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluisverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
16	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
17	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluisverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	18	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
ZWE-00370	1	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint ! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
	6	U hebt een keuze: U kunt ofwel klauwen met gemeenschapsgeld weg gooien naar wegverbredingen, die hun doel finaal voorbijschieten, òf u kunt het op een zinvolle manier besteden: bouw parkeergarages, en zorg voor goed openbaar vervoer tussen deze garages en de werkplekken (Utrecht Science Plan , binnenstad, etc.); dat zal heel veel autoverkeer schelen, en is goed voor milieu en klimaat! Wat gaat u kiezen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

	7	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 km/u in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	8	Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd, Daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer helemaal niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het OTB. Dat zou dus een bedreiging voor het OTB zijn. Heeft u daarom zo overhaast dit ontwerp-tracébesluit gepubliceerd? Dat het overhaast is blijkt wel uit de vele fouten en tekortkomingen die erin zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak (verkeersprognoses) en paragraaf 2.12 Procedure (fouten in ontwerp-tracébesluit).	Nee
	9	De Europese normen voor luchtvervuiling schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 door strengere normen worden vervangen. Ik zie graag een doorrekening daarvan voor het autoverkeer op de Ring. Het is verder volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
ZWE-00371	1	Tunnelvisie Al in 2006 is na de MIT-verkenning en Netwerkanalyse een verkeerde keuzes gemaakt. Uit de analyse bleek dat de variant waarbij fors werd ingezet op Openbaar Vervoer, prijsbeleid en mobiliteitsmanagement beter scoorde dan de varianten met investeren in weginfrastructuur. Vanaf dat moment zijn in het verdere proces varianten uitgesloten die een hoger (maatschappelijk) rendement konden halen. Hiermee is er direct al een tunnelvisie opgetreden en is de verkeerde koers ingezet. De varianten die in de startnotitie uit december 2008 zijn gepresenteerd zijn hier het toonbeeld van. Er zijn gedurende het gehele proces diverse momenten geweest waar vanuit Utrecht alternatieven voor verbreding van de A27 zijn aangedragen, zoals een onderzoek naar oplossingen binnen de bak van Amelisweerd, de OV+++ variant en overkappingsvarianten. De tunnelvisie vanuit het Rijk heeft echter een goede weging van deze alternatieven in de weg gestaan.	De uitkomst van de MIT verkenning is dat er knelpunten zijn op het gebied van mobiliteit in de regio Utrecht nu en in de toekomst. Er zijn verschillende oplossingsrichtingen verkend waarbij vooral een combinatie van maatregelen effectief waren: investeringen in OV, fiets, prijsbeleid, parkeerbeleid maar ook met investeringen in het wegennet. Daarom is destijds gekozen voor een en... en benadering. Deze en... en benadering is in het programma VERDER nader uitgewerkt. Omdat voor een verbreding van een snelweg het nu eenmaal verplicht is om een tracéwetprocedure te volgen is er in 2008 een startnotitie uitgebracht voor dit specifieke onderdeel van het totaalpakket voor mobiliteitsmaatregelen. Binnen de milieu-effectrapportage eerste fase is opnieuw breed gekeken naar oplossingen zoals OV-alternatieven. De OV alternatieven zijn in de milieu-effectrapportage eerste fase afgefallen. Zowel de Commissie m.e.r. als de Commissie schoof concluderen dat deze keuze goed is onderzocht en onderbouwd. Er zijn vele oplossingen onderzocht om binnen de bestaande bak te blijven, maar die zijn allen afgefallen. Er was geen oplossing denkbaar om op een verkeersveilige manier te ontweven binnen de bestaande bak. Op de pagina's 103-149 van de Gids bij het proces van verkenning naar ontwerp-tracébesluit is toegelicht waarom dat niet kan. De overkappingsvarianten zijn door het BRU uitgebreid onderzocht waarbij duidelijk was dat de meest kansrijke variant bij Vianen lag. Dit ligt buiten de scope van het project. De Commissie Schoof concludeerde dat de besluitvorming een zorgvuldig proces heeft doorlopen waarbij de eerder genoemde alternatieven zorgvuldig zijn afgewogen.	Nee
	2	Er is een breed scala aan redenen om de verbreding van de A27 niet door te zetten: - Het is een extra aanslag op het landgoed Amelisweerd. Dit landgoed wordt door vele Utrechters, ook door mijzelf, gebruikt als noodzakelijk recreatiegebied. Los daarvan gaat het om een kwetsbaar landgoed met een hoge waarde, dat door verandering van de grondwaterstand kan verdrogen.	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is	Ja

		<p>onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	
3	Om de A27 te verbreden is het nodig om aan het folie bij de weg te komen. Het risico dat hier iets fout gaat is erg groot en dat heeft forse, onacceptabele gevolgen voor Amelisweerd.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p>	Ja
4	<p>Deze plannen zorgen voor meer autoverkeer. Dit autoverkeer zorgt voor meer luchtvervuiling en geluidsoverlast en zijn daarmee schadelijk voor de gezondheid van alle Utrechters. Deze verkeersplannen staan haaks op de inspanningen van de gemeente Utrecht om de overlast van het autoverkeer te verminderen.</p> <p>- De plannen zijn gebaseerd op eigen opgelegde normen (uit nota mobiliteit) ten aanzien van de doorstroming in de spits. Het is onverstandig om capaciteit te bepalen op basis van de spits.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p>	Ja

	<p>– Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.</p> <p>– Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020.</p> <p>In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
5	<p>Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens</p>	<p>Voor het uitvoeren van luchtberekeningen worden jaarlijks in maart door de overheid emissiefactoren vastgesteld. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Emissiefactoren. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja

		modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.		
6		– Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja
7		In het OTB staat geen woord over de externe veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen. De bouwwerkzaamheden voor de verbreding van de A27 geeft jarenlang een onacceptabele overlast voor de inwoners van de gemeente Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie, een extra onderzoek naar externe veiligheid tijdens de bouw is daarmee niet aan de orde. Bij wegwerkzaamheden op het Hoofdwegennet zijn diverse eisen gesteld aan de aspecten; veiligheid voor weggebruiker en wegwerker, informeren van de weggebruiker, doorstroming en beperken van de overlast. Aan de maatregelen zoals het verlagen van de snelheid, aanbrengen van aangepaste markering, bebakening, andere rijstrookindelingen en aan het gebruik van de in te zetten materialen zijn ook eisen gesteld. De aannemer stemt tijdens de realisatie de diverse faseringen en verkeersmaatregelen af met Rijkswaterstaat om de verkeersveiligheid te waarborgen. De kans op een ongeval wordt hiermee tot een minimum beperkt.	Nee
8		Dit project heeft een verkeersaantrekkende werking en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen, en ook op de andere wegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Ik stel voor dat u op de Ring een snelheid van 80 invoert. Dat is veiliger en bovendien kunt u dan volstaan met een bescheidener uitvoering, bijvoorbeeld 2 maal 6 rijstroken, dus binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking). Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005–2016).	Nee
ZWE-00372	1	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	3	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	bloeden een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.		
4	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
5	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>	Ja
7	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
8	Dit plan zal de automobilititeit vergroten. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, NOx, slijtage van remmen, banden en asfalt. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen verergeren. Als de gekozen ontwerpsnelheid verhoogd wordt naar 130 km/u zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km/u zal de luchtverontreiniging afnemen. Dit is erg belangrijk omdat de luchtvervuiling in het Utrechtse nog niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan De WHO normen. Als de maximum snelheid naar 80 km/u gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de luchtkwaliteit in de regio nog meer verbeteren door afname van de roetuitstoot.	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	Ja
9	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en	Nee

		uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	
ZWE-00373	1	<p>Het is voor mij niet mogelijk om in te gaan op alle documenten, die zijn verschenen over de Ring Utrecht. Deze zienswijze beperkt zich tot de hoofdlijn en dat is ook precies waar het fout gaat bij dit project.</p> <p>Rijkswaterstaat bouwt voort op het oude stramien van meer asfalt en denkt daarmee de files te bestrijden. Deze werkwijze krijgt steeds meer het karakter van een achterhoedegevecht.</p> <p>Enkele weken geleden stond ik voor het eerst in de spits in de file op de A27 bij Amelisweerd. Ik kwam vanaf Arnhem en moest via de A27 en een klein stukje A28 de afslag naar Bilthoven hebben. Toen we de afslag bereikt hadden (die bevat zelf al twee rijstroken), bleek dat het verkeer niet zozeer op de rijksweg, maar op alle dwarswegen tot aan Bilthoven vast stond. Wat nog al eens wordt vergeten: Niemand heeft een bestemming die op een rijksweg ligt.</p> <p>Hier is duidelijk wat de uitwerking is van de visie dat je met de auto op elk moment van de dag van elke A naar elke B(eter) moet kunnen rijden. En liefst met 130 km/uur, want haast moet gepropageerd worden. De nieuwe wegen roepen meer verkeer op en leiden op andere plekken tot nieuwe knelpunten, waardoor we na alle wegverbredingen van de kabinetten Rutte weer terug zijn bij af.</p> <p>Mijn buurman in Arnhem had een baan in Arnhem. Nu heeft hij een baan in Amstelveen en rijdt hij op en neer. Dat is het beleid dat wordt gepropageerd en gefaciliteerd.</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Het klopt dat niemand een bestemming op de rijksweg heeft. De relatie tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet is belangrijk. De aansluiting op het onderliggend wegennet is daarom in het deelrapport verkeer uitgebreid onderzocht. De ontsluiting van Bilthoven was hier een van de onderwerpen van studie. Op basis van deze studie is het ontwerp van de Ring Utrecht bij de aansluitingen geoptimaliseerd zodat de doorstroming van het hoofdwegennet op het onderliggend wegennet zo goed mogelijk is vormgegeven. Voor verdere informatie zie deelrapport Verkeer. Ook is er rekening gehouden met het effect op toe- en afritten. In artikel 2 van het ontwerp-tracébesluit is aangegeven welke aanvullende (infrastructurele) maatregelen op toe- en afritten genomen zijn om terugslag van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet te voorkomen. Deze ontwerp-aanpassingen zijn doorgevoerd op basis van gezamenlijk onderzoek met onder andere de gemeente Utrecht.</p>	Ja
	2	<p>Wat ontbreekt is een visie op een leefbare toekomst met een gezond klimaat en schone lucht.</p> <p>Nu de klimaatdoelstellingen van Parijs wereldwijd worden geaccepteerd wordt het tijd dat we daar naar gaan handelen. Meer en beter openbaar vervoer en vooral meer (OV-)fietsen. Vervuilende brommers verbieden, want er zijn voldoende elektrische alternatieven.</p> <p>Dat is waar we haast mee moeten maken. Nu nog 1,2 miljard besteden aan achterhaalde oplossingen brengt ons niet vooruit, maar verder achterop.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Het verbieden van brommers valt buiten de scope van dit project.</p>	Ja
	3	<p>De documenten maken goed duidelijk welke enorme oppervlakten nodig zijn om al dat nieuwe wegverkeer te verwerken. De hoeveelheid asfalt groeit veel harder dan de omvang van de bevolking. Hat kon en kan dus met veel minder, maar er wordt niet ingegrepen. We hebben een visie en faciliterende overheid met enorme maatschappelijke kosten tot gevolg.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Nee
	4	<p>Over het hoofd gezien belang:</p> <p>In het boekje Ontwerp-Tracébesluit in beeld van Rijkswaterstaat wordt aangegeven dat er aan de normen voor luchtkwaliteit zal worden voldaan door compenserende maatregelen elders. Er komt een boel vervuiling in de lucht bij en elders gaan we proberen dat er weer uit te halen. En als het niet lukt gaan we het nog wat harder proberen. Dat staat er.</p> <p>Volgens het boekje moet je dat op nationaal niveau bekijken. Betekent dat het gebied waar net aan de norm voldaan wordt een stuk groter wordt?</p> <p>Niet wordt vermeld dat de normen zelf lang niet tegemoet komen aan wat de Wereldgezondheidsorganisatie van de Verenigde Naties gezonde lucht noemt en dat de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en</p>	Ja

		<p>compenserende maatregelen sowieso al zouden moeten worden genomen om de lucht schoner te krijgen. En een overdekte bak bij Amelisweerd zonder wegverbreding zou ook niet zo'n gek idee zijn.</p>	<p>bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuילend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie https://www.luchtmeetnet.nl/ Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op https://www.nsl-monitoring.nl.</p> <p>De maatregelen om aan de luchtkwaliteitsnormen te voldoen worden inderdaad op nationaal niveau bepaald en genomen, binnen het NSL. De effecten van die maatregelen treden evenwel ook landelijk op, dus ook in de omgeving van het project. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO. Een overkapping bij Amelisweerd bouwen zonder aanpassingen aan de weg is niet realistisch, aangezien de huidige wanden van de bak niet sterk genoeg zijn om een dak te kunnen dragen.</p>	
	5	<p>Zoals u zelf stelt, is vuile lucht inmiddels een landelijk probleem geworden. En het stimuleren van autogebruik heeft overal in het land gevolgen. Het leidt ook tot meer verkeer op de A12 waar we op korte afstand van wonen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Het effect van meer verkeer op de A12 is meegenomen in de luchtkwaliteitsberekeningen voor het project.</p>	Nee
ZWE-00374	1	<p>Ik vind dat er veel te gemakkelijk voorbij gegaan wordt aan de belangen van de burger. Er wordt alleen gekeken naar het wettelijk kader. In uw brochure op bladzijde 63 wordt onder het kopje 'Tot aan de aansluiting Houten' gesproken over bomenrijen langs de A27. Deze worden gehandhaafd in de richting Breda, maar op verzoek van de bedrijven komen er langs de andere kant, in de richting Utrecht, geen bomen omdat de bedrijven goed zichtbaar willen blijven vanaf de A27. Als je echter een bomenrij aan de Houtense kant van de A27 plaatst, kan en zal veel geluid én fijnstof wegnemen dat anders met de heersende windrichtingen direct de bebouwde kom van Houten inwaait. Bovendien viel mij op dat over de helft van het traject Aansluiting Houten - Kruising N409 van de A27 helemaal geen bedrijven staan. Dit stuk ligt tussen eerder genoemde aansluiting Houten en de voormalige oprijlaan naar kasteel Heemstede. Naar mijn idee zou het beter zijn als Rijkswaterstaat minimaal het stuk langs de A27 vanaf begin van de aansluiting Houten tot aan de bomenrij van de voormalige oprijlaan Heemstede voorziet van eenzelfde bomenrij als aan de andere kant van de A27. Dit ter compensatie van de natuurschade.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden. Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is</p>	Ja

		<p>Het allerbeste zou zijn als RWS het hele stuk langs de oostkant van de A27 tussen het begin van de Aansluiting Houten - Kruising N409 van deze bomenrij gaat voorzien.</p>	<p>opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf</p> <p>Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen.</p> <p>Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Uw verzoek tot het aanbrengen van aanvullende beplanting aan de oostzijde van de A27 wordt niet overgenomen. Een dergelijke beplanting heeft geen effect op de luchtkwaliteit of geluidbelasting in Houten. Om die reden is het belang van de bedrijven langs de A27 om zichtbaar te blijven als zwaarder beoordeeld.</p>	
	2	<p>Onjuistheden: Er is een overvloed aan informatie waardoor het niet duidelijker wordt! Ik heb mij daarom beperkt tot de brochure 'A27/A12 Ring Utrecht, Ontwerp-Tracébesluit in beeld'. Over het hoofd gezien belang: Ik kan dit niet beoordelen vanwege de hoeveelheid info.</p>	<p>Het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage voor de Ring Utrecht bevat inderdaad een grote hoeveelheid informatie.</p> <p>Bij het zorgvuldig afwegen van de grote hoeveelheid belangen en aspecten die bij een project als de Ring spelen hoort onderzoek naar al deze aspecten. De door u genoemde brochure is geschreven om een overzicht te bieden in de grote hoeveelheid informatie.</p>	Nee
	3	<p>Ik heb geluidsoverlast en ik vind altijd vies zwart stof op de raamkozijnen. Dat heeft consequenties voor mijn welzijn en gezondheid.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de bebouwde kom van Houten.</p> <p>Het project heeft vrijwel geen invloed op de geluidbelasting en de luchtkwaliteit in uw woonplaats Houten. De geluidbelasting met het project Ring Utrecht in de bebouwde kom van Houten wordt niet hoger dan de geluidbelasting die volgens de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.</p>	Ja
ZWE-00375	1	<p>Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars</p>	<p>Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden.</p> <p>Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de</p>	Ja

	<p>door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>	
2	<p>1. Prognose mobiliteit Binnen ons dorp is er discussie over het nut en noodzaak van de verbreding van de A27. Echter door het in tweeën knippen van de projecten A1/A27 en A27/ring Utrecht dwingt de Minister ons om te pleiten voor een verdere ontknoping van het wegennet op de ring Utrecht. Er is immers al besloten tot (deel) verbreding tussen in het project A1/A27. 1.a. Ik verzoek u om de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten</p> <p>Er zijn nu files op de A27 maar ook veel drukte en verkeersonveilige situaties op de lokale wegen die door en langs Groenekan lopen. De uitkomst van dit project zou moeten zijn dat het onderliggende wegennet wordt ontlast.. Ik ga uit van vermindering van de hoeveelheid sluipverkeer door onze kern, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot.</p> <p>Ontsluiting USP : Toch constateren ik, op basis van het deelrapport Verkeer, dat bij de aansluiting Bilthoven (richting Utrecht) vertraging optreedt op de A27 door invoegend verkeer. Niet duidelijk is hoe groot deze vertraging exact is, noch de mate waarin het verkeer terugslaat op de N234 en de N417/Koningin Wilhelminaweg. . De maatregelen uit het TB A27/A1 lijken hiermee onvoldoende effect te sorteren. 1.b. Ik verzoek u om de effecten invoegend verkeer inzichtelijk te maken.</p>	<p>Ten aanzien van de ontvlechting van Rijnsweerd en Lunetten: In uw zienswijze verzoekt u Rijkswaterstaat de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp zijn beide knooppunten al grotendeels ontvlochten. Zo worden de verkeersstromen vanuit Hilversum en Amersfoort richting Den Haag en richting Breda/Arnhem vroegtijdig van elkaar gescheiden. Dat geldt ook voor de verkeersstroom vanuit Breda richting Amersfoort, dat via een zogeheten bypass wordt afgewikkeld.</p> <p>Ten aanzien van sluipverkeer: Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat ten gevolge van het project Ring Utrecht een deel van het verkeer op het onderliggende wegennet via het hoofdwegennet zal gaan rijden. Specifiek voor de Koningin Wilhelminaweg ten zuiden van de aansluiting A27 Bilthoven nemen de intensiteiten op etmaalbasis af met ongeveer 7% in de projectsituatie ten opzichte van de referentiesituatie.</p> <p>Ten aanzien van de ontsluiting Utrecht Science Parc (USP): met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Niet alle knelpunten op en nabij de Ring Utrecht kunnen opgelost worden, vanwege enerzijds het taakstellend budget voor het project, en anderzijds de impact en kwaliteit voor de leefomgeving omdat het ruimtegebruik voor de snelweg dan nog groter zou worden. Het specifieke knelpunt dat u benoemt in uw zienswijze, de A27 in zuidelijke richting ter hoogte van de toerit Bilthoven, is hier een voorbeeld van. Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat dit specifieke knelpunt leidt tot vertraging in de ochtendspits op de A27 in zuidelijke richting en dat de kans op terugslag op de N234 en N417 reëel is.</p>	Nee
3	<p>2. scenario's WLO scenario's In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM 2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidswerende voorzieningen. Naar mijn mening dient de omgeving maximaal beschermd te worden. 2.a. Ik wens dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p>	Nee
4	<p>3. geluidwerende voorzieningen Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe</p>	<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden, en de maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Dit heeft tot gevolg dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd wordt. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Wel is de start van de uitvoering - en in het verlengde daarvan ook de openstelling - van het TB Ring Utrecht vertraagd. Evengoed wordt er rekening gehouden met het feit dat op deze locatie twee</p>	Ja

	<p>Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. 3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>keer werkzaamheden plaatsvinden en er wordt naar gestreefd om de hinder zo veel mogelijk te beperken.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al gerealiseerde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten. Op deze locatie is ProRail bezig met het opstellen van een saneringsplan in het kader van MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) Spoor, waarin onderzocht of de geluidbelasting t.g.v. spoorwegverkeer met doelmatige maatregelen kan worden verlaagd. Dit saneringsplan is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 is echter wel meegenomen in het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Meer informatie over de bovenwettelijke maatregelen vindt u op: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>	Ja

	Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven		
6	<p>5. Uitvoeringswijze schermen</p> <p>In bijlage 2 van het OTB zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Ik ben van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan, bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden, eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen.</p> <p>5.a. ik wens duidelijkheid over de uitvoering van de schermen. Waarbij de voorkeur uitgaat naar waar nodig absorberend en zoveel mogelijk groene beplanting.</p>	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bithoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidsschermen langs dit wegvak zijn uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal;</p> <p>de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd;</p> <p>ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen.</p> <p>De vormgeving van de geluidsschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p>	Nee
7	<p>6. Luchtkwaliteit</p> <p>Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit.</p> <p>Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>	Ja
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p>	Ja

9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen: 8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>	Ja
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding. Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst. 9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark).</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de NNN-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit. De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>	Ja
11	<p>10. Realisatie met zo min mogelijk overlast Mijn angst is dat tijdens de uitvoeringsfase het dorp Groenekan onevenredig en zwaar wordt belast. Zeker gezien de lange realisatieduur van de twee Projecten is het beperken van de omgevingshinder van groot belang voor de omgeving voor zowel bewoners, ondernemers als natuur. Ik hoop dat u door goede samenwerking met de gemeente de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee

	<p>Bilt en inspanning ten behoeve van het Doorstromingsplan de omgevingshinder, ook op de aanliggende wegen weet te beperken. Bij de aanbesteding dient zeer nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan de omgevingshinder, zowel de direct als indirect, binnen de gunningscriteria</p> <p>10.a. Realiseer het project met zo min mogelijk overlast voor alles wat leeft en werkt in het dorp Groenekan. Communiceer tijdens de uitvoering goed met bewoners, leer van uitvoering A27/A1</p>		
12	<p>11. Overige opmerkingen/adviezen:</p> <p>11.a. Externe Veiligheid Als inwoner van de gemeente de Bilt vraag ik uw aandacht voor de plasbrandaandachtsgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor (beschermende) maatregelen worden getroffen.</p> <p>Het is aan burger niet uit te leggen dat deze wel bescherming geniet voor het plaatsgebonden risico, maar dat er geen bescherming plaatsvindt tegen een plasbrand. Terwijl juist de plasbrand uitgaat van het effect en niet van een risico.</p> <p>Ik acht dit een onwenselijke situatie en vragen u maatregelen te treffen bij de woningen die in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen. Ik kan mij goed voorstellen dat er in dit geval geen bouwkundige maatregelen aan de woningen zijn zoals genoemd in de regeling Bouwbesluit, maar dat in de overdracht maatregelen worden getroffen (zoals een opstaande rand) die verspreiding van een brandende plas vloeistoffen beperken of voorkomen. Een en ander op basis van gelijkwaardigheid en kosteneffectiviteit zodat er een gewogen proces plaatsvindt.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone.</p> <p>Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dicht bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.</p>	Nee
13	<p>11.b. Energie - Zonnepanelen In het MMA is de ambitie geformuleerd dat de energie die nodig is om het wegsysteem te laten functioneren op een duurzame wijze wordt opgewekt, waarbij gekozen wordt voor zonne-energie. Samen met de gemeente de Bilt ben ik van mening is dit niet ambitieus genoeg is. Het Rijk, dat eveneens invulling moet geven aan het Klimaatakkoord, kan een waardevolle bijdrage leveren aan de verduurzaming van de regio door het strategisch inzetten van de beschikbare gronden rond de snelwegen. Door hier energievoorzieningen te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen, worden diverse voordelen behaald op het gebied van klimaat, landschap, ruimtelijke efficiëntie en financiën. Ik onderschrijf dan ook het pleidooi om hier gezamenlijk, met maatschappelijke partners, nadere invulling aan te geven.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p>	Nee
ZWE-00376	<p>1 Ik woon in Rijnsweerd op een afstand van ongeveer 150 meter hemelsbreed van het huidige tracé van de A27. Vanuit mijn slaapkamerraam heb ik zicht op de deze snelweg.</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.</p>	Nee
	<p>2 In het ontwerp tracé van de A27 is een nieuw verkeersplein voorzien ter hoogte van Rijnsweerd van ongeveer 12 meter hoog. Ook wordt het tracé (met 15 rijbanen) ten minste 20 meter in westelijke richting (richting mijn huis) verbreed. Dit lijkt mij, gelet op mijn gezondheid en die van mijn gezinsleden (ik heb het over fijnstof en geluidsoverlast), een zeer onwenselijk situatie. Nu woon ik nog niet eens het dichtst bij het nieuwe tracé, maar er zijn ook nog woningen gelegen aan de Enny Vredelaan die op minder dan dertig meter van het nieuwe tracé komen te liggen. Hoe denkt u te bewerkstelligen dat de gezondheid van deze bewoners door de aanleg van het ontwerp tracé niet achteruit gaat?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 is aangegeven dat in de huidige situatie de PM2,5 concentratie maximaal 14 u/m3 is en zal afnemen naar maximaal 9 u/m3 in 2030. Deze maximale concentratie in 2030 ligt onder de WHO norm van 10 u/m3. Ten opzichte van</p>	Ja

		de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door de NSL maatregelen.	
3	Ik zie (op pagina 52) dat u tussen de viaducten over de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap, voorziet in een geluidsmuur van 6 meter hoog. Dat lijkt mij bij lange na niet genoeg om het geluid van een deels op 12 meter hoog gelegen verkeersplein te weren. Daarbij komt dat als ik een dwarsprofiel bekijk van de A27 ter hoogte van de Archimedeslaan dan zie ik een geluidsmuurtje van amper 2 meter hoog. Kennelijk is dit punt nog onzeker en niet uitgewerkt; hoe kunt u dan überhaupt de effecten van de plannen onderbouwen? Graag ontvang ik op dit punt een duidelijkheid en een onderbouwing van zowel de verschillen die nu nog in de stukken zijn aan te treffen als de keuze die u voorstaat.	Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijsweerd.	Ja
4	Op hetzelfde dwarsprofiel zie ik dat de de aparte hooggelegen rijbanen van Amersfoort naar Breda niet begrenst worden door geluidsmuren zodat het geluid van deze, nogmaals, hooggelegen rijbanen vrij kan uitwaaiëren. Of kunt u garanderen dat het geluid van deze apartgelegen rijbaan wordt tegengehouden door een geluidsmuur aan de buitenzijde van het tracé?	In de toelichting op het tracébesluit is te zien dat een deel van de hooggelegen rijbanen afgeschermd worden door een scherm langs de boog zelf, en dat de boog uitgevoerd wordt in dubbellaags ZOAB. Uit de afweging van doelmatige maatregelen is gebleken dat met deze maatregelen kan worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan.	Nee
5	Overigens verzoek ik u te overwegen of, indien dit plan onverhoopt doorgaat, bij de binnenste rijbaan (nabij de stad) van de A27, komende vanuit Amersfoort richting Den Haag, een maximumsnelheid in te voeren van 80 km per uur. Net zoals dat op de binnenste rijbanen van de A12 geldt. Ik zie namelijk geen enkel verschil in deze situaties. Het nieuwe tracé van de A27 komt nu immers ook dichtbij de bewoonde bebouwing (Enny Vredelaan) te liggen met dezelfde geluids- en stofoverlast. Graag ontvang ik indien u dit verzoek niet overneemt een onderbouwing van het verschil in behandeling.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur) U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig. De nieuwe ligging van de weg is meegenomen in het akoestisch onderzoek en het luchtonderzoek. Op de A12 en de A27 bij de Enny Vredelaan wordt beide de huidige snelheid gehandhaafd, dit betreft geen verschil in behandeling.	Ja
6	Ik zie verder dat het nieuwe tracé deels over de tennisbanen van TC Rijsweerd zal komen te liggen. Ik neem aan dat de tennisvereniging daardoor zal verdwijnen. Ook dit vermindert de leefbaarheid van de wijk. Ik vraag me ook af of er gekeken is naar de effecten op de gezondheid van de (top) sporters die in het 50 meter zwembad Kromme Rijn (met internationale wedstrijden en olympische ambities) zwemmen.	De TC Rijsweerd huurt de aangeduide tennisbanen. De vereniging voert overleg met de gemeente Utrecht over een vervangende locatie. De luchtkwaliteit bij het zwembad Kromme Rijn verandert zo beperkt door het project dat er geen effecten op de gezondheid van zwemmers verwacht wordt. Bij de luchtkwaliteitberekeningen wordt geen verschil gemaakt tussen sporters en andere mensen.	Nee
7	Een vermindering van de leefbaarheid heeft uiteindelijk ook zijn weerslag op de waarde van de in de wijk gelegen woningen. Zijn er plannen om dat te compenseren?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
8	Het wegontwerp met 2x7 rijstroken in de bak bij Amelisweerd, 15 rijstroken tussen de Archimedelaan en de Laan tot de Wetenschap en extra parallelbanen op de A12 is gebaseerd op de verkeersintensiteiten in het Global Economy (hierna GE) scenario van het toekomstscenario WLO-1 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In december 2015 heeft het PBL, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, nieuwe toekomstscenario's openbaar gemaakt: de zogenaamde WLO-2 scenario's Hoog en Laag. Het GE scenario komt overeen met een verwachte economische groei die pas in 2046 volgens het nieuwe WLO-2 scenario Hoog wordt bereikt. Als het gemiddelde van de nieuwe WLO-2 scenario's Hoog en Laag 2030 als uitgangspunt zou worden genomen, dan zijn er minder extra rijstroken nodig. Ik wijs hierbij ook op het feit dat minister Schultz de verwachting heeft uitgesproken dat binnen 20 jaar alle auto's op de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).	Nee

	<p>Nederlandse wegen zelfrijdend zijn. Uit studies blijkt dat de filedruk met 30 procent afneemt als 10 procent van de automobilisten automatisch rijdt. Als de verwachting van de minister uitkomt, dan kan de ruim 1 miljard euro beter aan andere doeleinden worden besteed.</p> <p>Waarom overweegt u niet, gelet op bovenstaande, om het aantal rijstroken uit te breiden binnen het bestaande trace? Dit worden dan meer, wat smallere, rijbanen waarop de maximumsnelheid verlaagd dient te worden naar 80 km per uur. Maar zulks hoeft geen probleem te zijn. Dat heeft de situatie op de A4 nabij Leiden wel bewezen, zoals door de minister op 15 juni jl zelf in antwoord op kamervragen heeft toegegeven. Graag zie ik op dit meest wezenlijke punt in de besluitvorming een nadere onderbouwing en motivatie.</p>		
9	<p>De extra rijstroken op de A27 hebben een grote verkeersaantrekkende werking. Zo neemt het verkeer op de A27 tussen Rijnsweerd en Lunetten met circa 70% toe ten opzichte van de verkeersintensiteit in 2014. Dit toont aan dat met de verbreding naar 2x7 rijstroken zoveel extra wegcapaciteit wordt geboden dat de A27 aantrekkelijk wordt voor verkeer dat nu een andere route neemt, en voor reizigers die nu nog met openbaar vervoer reizen. Dit geeft extra drukte op het stedelijk wegennet en past niet binnen het streven van de gemeente Utrecht om het autogebruik terug te dringen en gebruik van openbaar vervoer te stimuleren. In de MKBA die Decisio in uw opdracht heeft uitgevoerd blijkt ook dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er in totaal op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen. Ik meen dan ook dat uw besluit op dit punt onvoldoende gemotiveerd is.</p> <p>Het belangrijkste toetsingscriterium voor verkeer is de doorstroming op verschillende vooraf vastgestelde trajecten. In het rijksbeleid is vastgelegd dat de reistijd in de spits (de doorstroming) 2x langer mag zijn dan de reistijd bij een vrije verkeersafwikkeling. Met andere woorden een reistijdfactor van 2 leidt, volgens rijksbeleid, tot een acceptabele doorstroming op de ring.</p> <p>Met 2x7 rijstroken op de A27 is echter sprake van overcapaciteit. De verkeersaantrekkende werking die hier vanuit gaat, heeft negatieve gevolgen voor het milieu, met name op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. De gemeente Utrecht neemt vergaande maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze verbetering wordt met een keuze voor 2x7 rijstroken deels teniet gedaan door de hogere emissies van het extra verkeer op de snelweg. Ik vind het ongewenst dat in het gekozen wegontwerp meer asfalt wordt aangelegd dan nodig is volgens de reistijdnormen van het rijk. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid en is strijdig met de besteding van rijksgeld aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit waarin Rijk en lokale overheden de luchtkwaliteit willen verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>In de MKBA wordt berekend dat er ten gevolge van de toename van de hoeveelheid verkeer er meer verkeersslachtoffers komen. Echter, in de methodiek van de MKBA wordt geen rekening gehouden met de specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die in het tracébesluit aan de Ring Utrecht zijn toegevoegd om de oplossing verkeersveiliger te maken. Voor een volledige analyse van het effect op verkeersveiligheid zie paragraaf 2.1 onderdeel verkeersveiligheid in de toelichting op het tracébesluit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie https://www.luchtmeetnet.nl/</p> <p>Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op https://www.nsl-monitoring.nl.</p> <p>Uit het deelrapport Verkeer paragraaf 8.2 valt op te maken dat de verkeersintensiteit op de A27 tussen Rijnsweerd en Lunetten in 2030 63% hoger zal liggen dan in 2014. Hiervan is 23% het gevolg van het project, de overige 40% is autonome groei. Dat betekent dat zonder capaciteitsvergroting sprake zal zijn van een toename van het verkeer met 40% ten opzichte van 2014 op dit traject.</p> <p>De capaciteitstoename op de Ring Utrecht die het gevolg is van het project, maakt het juist mogelijk dat de gemeente Utrecht haar beleid gericht op het terugdringen van het autogebruik in de stad, kan uitvoeren. Zonder extra capaciteit op de Ring Utrecht gaat meer verkeer via het onderliggend wegennet wat ook tot meer vertraging op het onderliggend wegennet leidt. Zie paragraaf 8.4 van deelrapport Verkeer voor meer informatie hierover.</p>	Ja
10	<p>Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen,</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een</p>	Ja

	<p>maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerptractébesluit schiet in dezen ernstig tekort.</p>	<p>invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p>	
11	<p>De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO₂-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een omgekeerde opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p>	Nee
12	<p>Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het tracébesluit.</p> <p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.</p> <p>De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog steeds niet aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aantrekkende werking hebben op verkeer door en om de stad. Ook zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen verhogen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal inwoners in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO₂ uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen voldoet.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Landelijk luchtbeleid In 2020 is door het Rijk, provincies en gemeenten het "Schone Lucht Akkoord" afgesloten. Het Schone Lucht Akkoord is gericht op de beperking van de gezondheidseffecten van luchtverontreiniging. De doelstelling gaat verder dan het voldoen aan de Europese normen. Dat is de ondergrens, het doel is schonere lucht door minimaal 50% gezondheidswinst in 2030 uit binnenlandse bronnen te realiseren ten opzichte van 2016. Concreet gaat het Schone Lucht Akkoord om een vermindering van de uitstoot van fijnstof, en stikstofdioxide door wegverkeer, mobiele werktuigen, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens. Rijk, gemeenten en provincies die meedoen verplichten zich jaarlijks de voortgang te laten zien. Het RIVM rekent periodiek de effecten van de maatregelen door en heeft een gezondheidsindicator ontwikkeld, waarmee je per buurt de voortgang kunt zien. Met het Schone Lucht Akkoord verwacht het kabinet in 2030 dat gemiddeld ruim 4 maanden gezondheidswinst is gerealiseerd en dat er jaarlijks 4.000 tot 5.000 minder sterfgevallen als gevolg van blootstelling aan luchtverontreiniging zijn.</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuilend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p>	Ja

			De negatieve effecten van het extra verkeer op de Waterlinieweg als gevolg van het extra verkeer door de werkzaamheden op de A27 en de A12 worden bekeken. Of dit ook betekent dat er eventueel extra maatregelen worden genomen is op dit moment niet te zeggen. Wel zal in het contract en de gunningscriteria het belang van het beperken van de hinder worden verwerkt.	
	13	De werkzaamheden rond de bak bij Amelisweerd leiden mogelijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen daar. U moet in het uiteindelijke TB beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het vlies gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. In haar advies van juli 2019 geeft de Commissie aan dat het geactualiseerde MER over de beoogde bouwmethode helder is opgebouwd en voor veel onderwerpen gedetailleerde informatie bevat. De Commissie m.e.r. vindt dat het aangevulde rapport goed laat zien waarom de minister kiest voor de bouwmethode met een schermwand in de ondergrond en terugpompen van grondwater in de bodem. Op die manier kan het grondwaterpeil goed onder controle blijven. Met het 'hand aan de kraan'-principe wordt de verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd beperkt en worden negatieve effecten op bomen en vegetaties voorkomen. De uitvoeringsrisico's van de ondergrondse schermwand worden met verschillende maatregelen beheersbaar geacht.	Ja
	14	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	15	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. Het is onacceptabel dat u nu aan de uitspraak van de rechter voorbijgaat door de bak alsnog te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
ZWE-00377	1	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	Ja
	2	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluijverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee

	geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.		
3	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
4	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp-tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
8	De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
9	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja

	10	De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten opzichte van de heel geringe tijdswinst voor passerend automobilisten. Het alternatief, OV en fiets, biedt daarvoor soelaas.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	11	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dat zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	12	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
	13	In 2015 heeft de regering toegezegd het Urgenda klimaatvonnis te gaan uitvoeren. Daarbij past niet dat de minister voortgaat op de weg van meer asfalt, omdat dat autogebruik, en daarmee de CO2 uitstoot stimuleert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
ZWE-00378	1	Vele sporters maken gebruik van de sportfaciliteiten van het sportpark Maarschalkerweerd, het jaagpad langs de Kromme Rijn ter hoogte van de A27 en Amelissewaard. De luchtverontreiniging van het autoverkeer op de A27 is bij sportbeoefening uiterst schadelijk. Het verplaatsen van de bron van deze verontreiniging dichterbij de sporter, zoals in uw voorgenomen verbreding van de A27 het geval zal zijn en de door u hiermee gefaciliteerde toename van het autoverkeer, zal de gezondheid van de vele hierboven genoemde sporters ernstig schaden!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
	2	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelissewaard, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee. Genoeg is genoeg. De strijd van 35 jaar geleden is gestreden. Niet opnieuw!	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	3	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelissewaard in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelissewaard zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden. Steeds weer constateer ik dat u de belangen van onze en uw kleinkinderen niet meeweegt ten opzichte van uw eigen ongebreidelde winstzucht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	4	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden	Ja

		<p>verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>	
5	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. Uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
6	Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) toont aan, dat het project onrendabel is. Met het CPB vind ik, dat het project voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Voor mij is het uiterst onacceptabel dat onze volksvertegenwoordiging zo ons belastinggeld verkwanselt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
7	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt.	Ja
8	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
9	Verbreiding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
10	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
11	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op foliebeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen verdient het aanbeveling om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee

12	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13	De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek in Amelisweerd. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging 2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	Ja
14	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
15	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
16	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
17	De 'Duurzame weg': een glazen overkapping over de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd is nooit in stemming gebracht, maar wordt niet nader onderzocht. Dit is zeer nalatig en dient alsnog te gebeuren. Positieve uitkomst moet worden meegenomen in ontwerp.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
18	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
19	In ieder geval is dit project voor mij onacceptabel als u het gebruikt om de zuidelijke wijken van Utrecht nog langer in de herrie van de A12 te laten zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
20	De werkzaamheden in de buurt van de bak bij Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het uiteindelijke tracébesluit opnemen hoe u dat gaat voorkomen. Uw kinderen zullen het u nooit vergeven als u nu niet hun belangen zwaarder laat wegen dan uw eigen ongebreidelde winstzucht.	In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond	Ja

			Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	
	21	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	22	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00379	1	Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.	Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden. Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie	Ja
	2	1. Prognose mobiliteit Binnen ons dorp is er discussie over het nut en noodzaak van de verbreding van de A27. Echter door het in tweeën knippen van de projecten A1/A27 en A27/ring Utrecht dwingt de Minister ons om te pleiten voor een verdere ontknoping van het wegennet op de ring Utrecht. Er is immers al besloten tot (deel) verbreding tussen in het project A1/A27. 1.a.Ik verzoek u om de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten Er zijn nu files op de A27 maar ook veel drukte en verkeersonveilige situaties op de lokale wegen die door en langs Groenekan lopen. De uitkomst van dit project zou moeten zijn dat het onderliggende wegennet wordt ontlast.. Ik ga uit van vermindering van de hoeveelheid sluipverkeer door onze kern, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot. Ontsluiting USP : Toch constateren ik, op basis van het deelrapport Verkeer, dat bij de aansluiting Bilthoven (richting Utrecht) vertraging optreedt op de A27 door invoegend verkeer. Niet duidelijk is hoe groot deze vertraging exact is, noch de mate waarin het verkeer terugslaat op de N234 en de N417/Koningin Wilhelminaweg. . De maatregelen uit het TB A27/A1 lijken hiermee onvoldoende effect te sorteren. 1.b. Ik verzoek u om de effecten invoegend verkeer inzichtelijk te maken.	Ten aanzien van de ontvlechting van Rijnsweerd en Lunetten: In uw zienswijze verzoekt u Rijkswaterstaat de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp zijn beide knooppunten al grotendeels ontvlochten. Zo worden de verkeersstromen vanuit Hilversum en Amersfoort richting Den Haag en richting Breda/Arnhem vroegtijdig van elkaar gescheiden. Dat geldt ook voor de verkeersstroom vanuit Breda richting Amersfoort, dat via een zogeheten bypass wordt afgewikkeld. Ten aanzien van sluipverkeer:Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat ten gevolge van het project Ring Utrecht een deel van het verkeer op het onderliggende wegennet via het hoofdwegennet zal gaan rijden. Specifiek voor de Koningin Wilhelminaweg ten zuiden van de aansluiting A27 Bilthoven nemen de intensiteiten op etmaalbasis af met ongeveer 7% in de projectsituatie ten opzichte van de referentiesituatie. Ten aanzien van de ontsluiting Utrecht Science Parc (USP): met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Niet alle knelpunten op en nabij de Ring Utrecht kunnen opgelost worden, vanwege enerzijds het taakstellend budget voor het project, en anderzijds de impact en kwaliteit voor de leefomgeving omdat het ruimtegebruik voor de snelweg dan nog groter zou worden. Het specifieke knelpunt dat u benoemt in uw zienswijze, de A27 in zuidelijke richting ter hoogte van de toerit Bilthoven, is hier een voorbeeld van. Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat dit specifieke knelpunt leidt tot vertraging in de ochtendspits op de A27 in zuidelijke richting en dat de kans op terugslag op de N234 en N417 reëel is.	Nee
	3	2. scenario's WLO scenario's In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).	Nee

	<p>2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidswerende voorzieningen. Naar mijn mening dient de omgeving maximaal beschermd te worden.</p> <p>2.a. Ik wens dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.</p>		
4	<p>3. geluidwerende voorzieningen</p> <p>Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk:</p> <p>Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan:</p> <p>In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan.</p> <p>3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven.</p> <p>Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden, en de maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Dit heeft tot gevolg dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd wordt. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Wel is de start van de uitvoering - en in het verlengde daarvan ook de openstelling - van het TB Ring Utrecht vertraagd. Evengoed wordt er rekening gehouden met het feit dat op deze locatie twee keer werkzaamheden plaatsvinden en er wordt naar gestreefd om de hinder zo veel mogelijk te beperken.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al gerealiseerde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten. Op deze locatie is ProRail bezig met het opstellen van een saneringsplan in het kader van MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) Spoor, waarin onderzocht of de geluidbelasting t.g.v. spoorwegverkeer met doelmatige maatregelen kan worden verlaagd. Dit saneringsplan is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 is echter wel meegenomen in het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Meer informatie over de bovenwettelijke maatregelen vindt u op: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	Ja

5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>	Ja
6	<p>5. Uitvoeringswijze schermen In bijlage 2 van het OTB zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Ik ben van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan, bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden, eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen.</p> <p>5.a. ik wens duidelijkheid over de uitvoering van de schermen. Waarbij de voorkeur uitgaat naar waar nodig absorberend en zoveel mogelijk groene beplanting.</p>	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bilthoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidsschermen langs dit wegvak zijn uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal;</p> <p>de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd; ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen.</p> <p>De vormgeving van de geluidsschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p>	Nee
7	<p>6. Luchtkwaliteit Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>	Ja

	<p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit.</p> <p>Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>		
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p>	Ja
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen:</p> <p>8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen.</p> <p>Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelenpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging.</p> <p>Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>	Ja
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen</p> <p>Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark).</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over</p>	Ja

	<p>Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de NNN-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit. De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>	
11	<p>10. Realisatie met zo min mogelijk overlast Mijn angst is dat tijdens de uitvoeringsfase het dorp Groenekan onevenredig en zwaar wordt belast Zeker gezien de lange realisatieduur van de twee Projecten is het beperken van de omgevingshinder van groot belang voor de omgeving voor zowel bewoners, ondernemers als natuur. Ik hoop dat u door goede samenwerking met de gemeente de Bilt en inspanning ten behoeve van het Doorstromingsplan de omgevingshinder, ook op de aanliggende wegen weet te beperken. Bij de aanbesteding dient zeer nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan de omgevingshinder, zowel de direct als indirect, binnen de gunningscriteria 10.a. Realiseer het project met zo min mogelijk overlast voor alles wat leeft en werkt in het dorp Groenekan. Communiceer tijdens de uitvoering goed met bewoners, leer van uitvoering A27/A1</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
12	<p>11. Overige opmerkingen/adviezen: 11.a. Externe Veiligheid Als inwoner van de gemeente de Bilt vraag ik uw aandacht voor de plasbrandaandachtsgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor (beschermende) maatregelen worden getroffen. Het is aan burger niet uit te leggen dat deze wel bescherming geniet voor het plaatsgebonden risico, maar dat er geen bescherming plaatsvindt tegen een plasbrand. Terwijl juist de plasbrand uitgaat van het effect en niet van een risico. Ik acht dit een onwenselijke situatie en vragen u maatregelen te treffen bij de woningen die in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen. Ik kan mij goed voorstellen dat er in dit geval geen bouwkundige maatregelen aan de woningen zijn zoals genoemd in de regeling Bouwbesluit, maar dat in de overdracht maatregelen worden getroffen (zoals een opstaande rand) die verspreiding van een brandende plas vloeistoffen beperken of voorkomen. Een en ander op basis van gelijkwaardigheid en kosteneffectiviteit zodat er een gewogen proces plaatsvindt.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone. Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dicht bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.</p>	Ja
13	<p>11.b. Energie - Zonnepanelen In het MMA is de ambitie geformuleerd dat de energie die nodig is om het wegsysteem te laten functioneren op een duurzame wijze wordt opgewekt, waarbij gekozen wordt voor zonne-energie. Samen met de gemeente de Bilt</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p>	Nee

		ben ik van mening is dit niet ambitieus genoeg is. Het Rijk, dat eveneens invulling moet geven aan het Klimaatakkoord, kan een waardevolle bijdrage leveren aan de verduurzaming van de regio door het strategisch inzetten van de beschikbare gronden rond de snelwegen. Door hier energievoorzieningen te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen, worden diverse voordelen behaald op het gebied van klimaat, landschap, ruimtelijke efficiëntie en financiën. Ik onderschrijf dan ook het pleidooi om hier gezamenlijk, met maatschappelijke partners, nadere invulling aan te geven.		
ZWE-00380	1	Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.	Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden. Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie	Ja
	2	1. Prognose mobiliteit Binnen ons dorp is er discussie over het nut en noodzaak van de verbreding van de A27. Echter door het in tweeën knippen van de projecten A1/A27 en A27/ring Utrecht dwingt de Minister ons om te pleiten voor een verdere ontknoping van het wegennet op de ring Utrecht. Er is immers al besloten tot (deel) verbreding tussen in het project A1/A27. 1.a. Ik verzoek u om de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten Er zijn nu files op de A27 maar ook veel drukte en verkeersonveilige situaties op de lokale wegen die door en langs Groenekan lopen. De uitkomst van dit project zou moeten zijn dat het onderliggende wegennet wordt ontlast. Ik ga uit van vermindering van de hoeveelheid sluipverkeer door onze kern, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot. Ontsluiting USP : Toch constateren ik, op basis van het deelrapport Verkeer, dat bij de aansluiting Bilthoven (richting Utrecht) vertraging optreedt op de A27 door invoegend verkeer. Niet duidelijk is hoe groot deze vertraging exact is, noch de mate waarin het verkeer terugslaat op de N234 en de N417/Koningin Wilhelminaweg. De maatregelen uit het TB A27/A1 lijken hiermee onvoldoende effect te sorteren. 1.b. Ik verzoek u om de effecten invoegend verkeer inzichtelijk te maken.	Ten aanzien van de ontvlechting van Rijnsweerd en Lunetten: In uw zienswijze verzoekt u Rijkswaterstaat de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp zijn beide knooppunten al grotendeels ontvlochten. Zo worden de verkeersstromen vanuit Hilversum en Amersfoort richting Den Haag en richting Breda/Arnhem vroegtijdig van elkaar gescheiden. Dat geldt ook voor de verkeersstroom vanuit Breda richting Amersfoort, dat via een zogeheten bypass wordt afgewikkeld. Ten aanzien van sluipverkeer: Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat ten gevolge van het project Ring Utrecht een deel van het verkeer op het onderliggende wegennet via het hoofdwegennet zal gaan rijden. Specifiek voor de Koningin Wilhelminaweg ten zuiden van de aansluiting A27 Bilthoven nemen de intensiteiten op etmaalbasis af met ongeveer 7% in de projectsituatie ten opzichte van de referentiesituatie. Ten aanzien van de ontsluiting Utrecht Science Parc (USP): met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Niet alle knelpunten op en nabij de Ring Utrecht kunnen opgelost worden, vanwege enerzijds het taakstellend budget voor het project, en anderzijds de impact en kwaliteit voor de leefomgeving omdat het ruimtegebruik voor de snelweg dan nog groter zou worden. Het specifieke knelpunt dat u benoemt in uw zienswijze, de A27 in zuidelijke richting ter hoogte van de toerit Bilthoven, is hier een voorbeeld van. Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat dit specifieke knelpunt leidt tot vertraging in de ochtendspits op de A27 in zuidelijke richting en dat de kans op terugslag op de N234 en N417 reëel is.	Nee
	3	2. scenario's WLO scenario's In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM 2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidswerende voorzieningen. Naar mijn mening dient de omgeving maximaal beschermd te worden. 2.a. Ik wens dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).	Nee

4	<p>3. geluidwerende voorzieningen</p> <p>Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk:</p> <p>Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan:</p> <p>In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan.</p> <p>3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven.</p> <p>Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden, en de maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Dit heeft tot gevolg dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd wordt. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Wel is de start van de uitvoering - en in het verlengde daarvan ook de openstelling - van het TB Ring Utrecht vertraagd. Evengoed wordt er rekening gehouden met het feit dat op deze locatie twee keer werkzaamheden plaatsvinden en er wordt naar gestreefd om de hinder zo veel mogelijk te beperken.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al gerealiseerde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten. Op deze locatie is ProRail bezig met het opstellen van een saneringsplan in het kader van MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) Spoor, waarin onderzocht of de geluidbelasting t.g.v. spoorwegverkeer met doelmatige maatregelen kan worden verlaagd. Dit saneringsplan is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 is echter wel meegenomen in het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Meer informatie over de bovenwettelijke maatregelen vindt u op: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	Ja
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail</p> <p>Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p>	Ja

	<p>geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>	
6	<p>5. Uitvoeringswijze schermen In bijlage 2 van het OTB zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Ik ben van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan, bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden, eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen.</p> <p>5.a. ik wens duidelijkheid over de uitvoering van de schermen. Waarbij de voorkeur uitgaat naar waar nodig absorberend en zoveel mogelijk groene beplanting.</p>	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bilthoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidsschermen langs dit wegvak zijn uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd; ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen.</p> <p>De vormgeving van de geluidsschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p>	Nee
7	<p>6. Luchtkwaliteit Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoeken blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>	Ja

	<p>voor luchtkwaliteit. Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>		
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB. 7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p>	Ja
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen: 8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>	Ja
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding. Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst. 9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen Van ervaring leren Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark). Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfaseren en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn. Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein. De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook</p>	Ja

	<p>waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de NNN-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit. De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>	
11	<p>10. Realisatie met zo min mogelijk overlast Mijn angst is dat tijdens de uitvoeringsfase het dorp Groenekan onevenredig en zwaar wordt belast Zeker gezien de lange realisatieduur van de twee Projecten is het beperken van de omgevingshinder van groot belang voor de omgeving voor zowel bewoners, ondernemers als natuur. Ik hoop dat u door goede samenwerking met de gemeente de Bilt en inspanning ten behoeve van het Doorstromingsplan de omgevingshinder, ook op de aanliggende wegen weet te beperken. Bij de aanbesteding dient zeer nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan de omgevingshinder, zowel de direct als indirect, binnen de gunningscriteria 10.a. Realiseer het project met zo min mogelijk overlast voor alles wat leeft en werkt in het dorp Groenekan. Communiceer tijdens de uitvoering goed met bewoners, leer van uitvoering A27/A1</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
12	<p>11. Overige opmerkingen/adviezen: 11.a. Externe Veiligheid Als inwoner van de gemeente de Bilt vraag ik uw aandacht voor de plasbrandaandachtsgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor (beschermende) maatregelen worden getroffen. Het is aan burger niet uit te leggen dat deze wel bescherming geniet voor het plaatsgebonden risico, maar dat er geen bescherming plaatsvindt tegen een plasbrand. Terwijl juist de plasbrand uitgaat van het effect en niet van een risico. Ik acht dit een onwenselijke situatie en vragen u maatregelen te treffen bij de woningen die in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen. Ik kan mij goed voorstellen dat er in dit geval geen bouwkundige maatregelen aan de woningen zijn zoals genoemd in de regeling Bouwbesluit, maar dat in de overdracht maatregelen worden getroffen (zoals een opstaande rand) die verspreiding van een brandende plas vloeistoffen beperken of voorkomen. Een en ander op basis van gelijkwaardigheid en kosteneffectiviteit zodat er een gewogen proces plaatsvindt.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone. Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dicht bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.</p>	Nee
13	<p>11.b. Energie - Zonnepanelen In het MMA is de ambitie geformuleerd dat de energie die nodig is om het wegsysteem te laten functioneren op een duurzame wijze wordt opgewekt, waarbij gekozen wordt voor zonne-energie. Samen met de gemeente de Bilt ben ik van mening is dit niet ambitieus genoeg is. Het Rijk, dat eveneens invulling moet geven aan het Klimaatakkoord, kan een waardevolle bijdrage leveren aan de verduurzaming van de regio door het strategisch inzetten van de beschikbare gronden rond de snelwegen. Door hier energievoorzieningen te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen, worden diverse voordelen behaald op het gebied van klimaat,</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p>	Nee

		landschap, ruimtelijke efficiëntie en financiën. Ik onderschrijf dan ook het pleidooi om hier gezamenlijk, met maatschappelijke partners, nadere invulling aan te geven.		
ZWE-00381	1	In het ontwerptracté van de A27 is een nieuw verkeersplein voorzien ter hoogte van Rijnsweerd van ongeveer 12 meter hoog. Ook wordt het tracé (met 15 rijbanen!) ten minste 20 meter in westelijke richting (richting mijn huis) verbreed. Dit lijkt mij, gelet op mijn gezondheid en die van mijn gezinsleden (ik heb het over fijnstof en geluidsoverlast), een zeer onwenselijk situatie. Nu woon ik nog niet eens het dichtst bij het nieuwe tracé, maar er zijn ook nog woningen gelegen aan de Enny Vredelaan die op minder dan dertig meter van het nieuwe tracé komen te liggen. Hoe denkt u te bewerkstelligen dat de gezondheid van deze bewoners door de aanleg van het ontwerptracté niet achteruit gaat?	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing. In het MER tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.	Nee
	2	Ik zie (op pagina 52) dat u tussen de viaducten over de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap, voorziet in een geluidsmuur van 6 meter hoog. Dat lijkt mij bij lange na niet genoeg om het geluid van een deels op 12 meter hoog gelegen verkeersplein te weren. Overigens, als ik een dwarsprofiel bekijk van de A27 ter hoogte van de Archimedeslaan zie ik een geluidsmuurtje van amper 2 meter hoog. Hierover verkeer ik dus in onzekerheid.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.	Nee
	3	Op hetzelfde dwarsprofiel zie ik dat de aparte hooggelegen rijbanen van Amersfoort naar Breda niet begrenst worden door geluidsmuren zodat het geluid van deze, nogmaals, hooggelegen rijbanen vrij kan uitwaaien. Of kunt u garanderen dat het geluid van deze apartgelegen rijbaan wordt tegengehouden door een geluidsmuur aan de buitenzijde van het tracé?	Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.	Ja
	4	Overigens verzoek ik u te overwegen of, indien dit plan onverhoopt doorgaat, bij de binnenste rijbaan (nabij de stad) van de A27, komende vanuit Amersfoort richting Den Haag, een maximumsnelheid in te voeren van 80 km per uur. Net zoals dat op de binnenste rijbanen van de A12 geldt. Ik zie geen enkel verschil in deze situaties. Het nieuwe tracé van de A27 komt nu immers ook dichtbij de bewoonde bebouwing (Enny Vredelaan) te liggen met dezelfde geluids- en stofoverlast.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)	Nee
	5	Ik zie verder dat het nieuwe tracé deels over de tennisbanen van TC Rijnsweerd zal komen te liggen. Ik neem aan dat de tennisvereniging daardoor zal verdwijnen. Ook dit vermindert de leefbaarheid van de wijk.	Het recreatieve belang van de directe omgeving van de Ring Utrecht is onderwerp van studie geweest in het deelrapport Ruimte en Ruimtelijke kwaliteit en dit aspect is betrokken in de besluitvorming. In het ontwerpproces is het ruimtebeslag zoveel mogelijk beperkt, maar ruimtebeslag op functies vlak langs de huidige A27 is bij de verbreding niet te voorkomen. Dit geldt ondermeer voor de tennisbanen die de vereniging huurt. De gemeente overlegt nader met u over een mogelijke nieuwe locatie. Het tracébesluit kan deze vervangende locatie niet vastleggen.	Nee
	6	En een vermindering van de leefbaarheid heeft uiteindelijk ook zijn weerslag op de waarde van de in de wijk gelegen woningen. Zijn er plannen om dat te compenseren?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
	7	Overigens vraag ik mij af waarom deze verbreding überhaupt nog nodig zou zijn. Ik zet daar grote vraagtekens bij.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	8	Het wegontwerp met 2x7 rijstroken in de bak bij Amelisweerd, 15 rijstroken tussen de Archimedeslaan en de Laan tot de Wetenschap en extra parallelbanen op de A12 is gebaseerd op de verkeersintensiteiten in het Global Economy (hierna GE) scenario van het toekomstscenario WLO-1 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee

	december 2015 heeft het PBL, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, nieuwe toekomstscenario's openbaar gemaakt: de zogenaamde WLO-2 scenario's Hoog en Laag. Het GE scenario komt overeen met een verwachte economische groei die pas in 2046 volgens het nieuwe WLO-2 scenario Hoog wordt bereikt. Als het gemiddelde van de nieuwe WLO-2 scenario's Hoog en Laag 2030 als uitgangspunt zou worden genomen, dan zijn er minder extra rijstroken nodig. Ik wijs hierbij ook op het feit dat minister Schultz de verwachting heeft uitgesproken dat binnen 20 jaar alle auto's op de Nederlandse wegen zelfrijdend zijn. Uit studies blijkt dat de filedruk met 30 procent afneemt als 10 procent van de automobilisten automatisch rijdt. Als de verwachting van de minister uitkomt, dan kan de ruim 1 miljard euro beter aan andere doeleinden worden besteed.		
9	Waarom overweegt u niet, gelet op bovenstaande, om het aantal rijstroken uit te breiden binnen het bestaande trace? Dit worden dan meer, wat smallere, rijbanen waarop de maximumsnelheid verlaagd dient te worden naar 80 km per uur. Maar zulks hoeft geen probleem te zijn. Dat heeft de situatie op de A4 nabij Leiden wel bewezen, zoals door de minister op 15 juni jl zelf in antwoord op kamervragen heeft toegegeven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
10	De extra rijstroken op de A27 hebben een grote verkeersaantrekkende werking. Zo neemt het verkeer op de A27 tussen Rijnsweerd en Lunetten met circa 70% toe ten opzichte van de verkeersintensiteit in 2014. Dit toont aan dat met de verbreding naar 2x7 rijstroken zoveel extra wegcapaciteit wordt geboden dat de A27 aantrekkelijk wordt voor verkeer dat nu een andere route neemt, en voor reizigers die nu nog met openbaar vervoer reizen. Dit geeft extra drukte op het stedelijk wegennet en past niet binnen het streven van de gemeente Utrecht om het autogebruik terug te dringen en gebruik van openbaar vervoer te stimuleren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
11	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
12	Het belangrijkste toetsingscriterium voor verkeer is de doorstroming op verschillende vooraf vastgestelde trajecten. In het rijksbeleid is vastgelegd dat de reistijd in de spits (de doorstroming) 2x langer mag zijn dan de reistijd bij een vrije verkeersafwikkeling. Met andere woorden een reistijdfactor van 2 leidt, volgens rijksbeleid, tot een acceptabele doorstroming op de ring.	In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord.	Nee
13	Met 2x7 rijstroken op de A27 is echter sprake van overcapaciteit. De verkeersaantrekkende werking die hier vanuit gaat, heeft negatieve gevolgen voor het milieu, met name op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. De gemeente Utrecht neemt vergaande maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze verbetering wordt met een keuze voor 2x7 rijstroken deels teniet gedaan door de hogere emissies van het extra verkeer op de snelweg. Ik vind het ongewenst dat in het gekozen wegontwerp meer asfalt wordt aangelegd dan nodig is volgens de reistijdnormen van het rijk. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid en is strijdig met de besteding van rijksgeld aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit waarin Rijk en lokale overheden de luchtkwaliteit willen verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
14	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp-tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
15	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee

	opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.		
16	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
17	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
18	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
19	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
20	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
21	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee

	22	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
ZWE-00382	1	De files rond Utrecht worden met dit project niet opgelost. Dat rekent u zelf ook uit. Uit eigen ervaring kan ik daaraan toevoegen dat de filedruk helemaal niet ter plaatse van Amelisweerd ontstaat. Er wordt verder geen rekening gehouden met de analyse van het CPB dat pleit voor uitstel van de verbreding. Daarnaast zorgt dit project voor minder natuur en recreatiegebied terwijl de populatie in Utrecht (noord-oost) sterk groeiend is en dat dit project indruist tegen klimaatdoelstellingen. Ten slotte zijn er andere oplossingen door bijv. slimmer rijden en handhaving. Deze oplossingen zijn nog niet toegepast, terwijl dit zonder extra kosten aan nationale begroting óf de natuur per direct ingevoerd kan worden. Voor een verder toelichting, zie de bijlage.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>In de huidige situatie is ter hoogte van de bak Amelisweerd geen congestielocatie, maar in het planjaar 2030 wel. In de huidige situatie staat er wel een structurele file op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd.</p> <p>In het deelrapport verkeer hoofdstuk vijf en zes wordt uitgebreid ingegaan op de filelocaties in de huidige situatie en in de situatie zonder project Ring Utrecht in de toekomst (2030). In hoofdstuk acht wordt aangegeven in hoeverre het project de filelocaties oplost.</p> <p>Het project Ring Utrecht zorgt voor een sterke verbetering van de doorstroming (en afname van de filelocaties) op de Ring Utrecht en op het onderliggend wegennet, maar zorgt er niet voor dat alle files in en rond Utrecht volledig opgelost worden.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Tevens is vooruitgekeken naar de situatie in 2040.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In de volgende punten worden uw overige punten, waaronder die uit de bijlage, beantwoord.</p>	Ja
	2	Geachte Excellentie, Mevrouw de Minister, Hieronder gelieve u te vinden mijn zienswijze aangaande het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht A27/A12. Deze reactie richt zich met name ten aanzien van de voorgenomen verbreding ter plaatse van Amelisweerd en stad Utrecht, waarvoor een deel van het prachtige Amelisweerd zal worden geofferd. Ik sluit mij aan bij de zienswijze zoals ingediend door Coöperatie MOBilisation for the Environment Ua uit Utrecht, kenmerk M070/2016 van 19 juni 2016.	U heeft aangegeven de zienswijze van Mobilisation for the environment (MOB), mede ingediend namens de kerngroep Ring Utrecht, volledig te ondersteunen. Voor de beantwoording daarvan wordt doorverwezen naar de beantwoording van de MOB reactie in het specifiek deel van de Nota van Antwoord. U vindt deze onder nummer ZWE - 00560.	Nee
	3	Waarom niet verbreden? 1. Verbreding lost het fileprobleem rond Utrecht niet op De files rond Utrecht zullen blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelf ook uit. Maar bovendien valt op dat de files, die u met dit project zou willen verminderen, in de file top	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p>	Ja

	<p>50 helemaal niet prominent aanwezig zijn. U steekt erg veel geld in een relatief klein probleem en lost vervolgens dat probleem niet eens op. Ik vind het onbetamelijk dat u ons geld en de tijd van ambtenaren en politici, maar ook de onze, zo verspilt.</p> <p>Uit eigen ervaring kan ik daaraan toevoegen dat de filedruk helemaal niet ter plaatse van Amelisweerd niet ontstaat. Zowel 's ochtends als 's avonds is de bestaande file het resultaat van files die ontstaan door versmalling van de rijstroken verderop de A27 of bij de op- en afrit naar de A12.</p> <p>Ook ongevallen die ontstaan op de A12, of verderop op de A27 zijn boosdoeners.</p>	<p>Met de realisatie van het project Ring Utrecht verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid van het verkeer in en rondom Utrecht. De kwaliteit van de leefomgeving blijft gelijkwaardig en wordt waar mogelijk verbeterd, mede als gevolg van de voorziene mitigerende en compenserende maatregelen.</p> <p>Vergroting van de wegcapaciteit op de Ring Utrecht leidt tot een verschuiving van een deel van het gemotoriseerd verkeer van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor de fiets en het OV op het onderliggend wegennet en neemt de kans op sluipverkeer door bebouwde kommen af.</p> <p>Voorts komt er onder andere over de verbrede bak op de A27 bij Amelisweerd een overkapping: De Groene Verbinding. Met deze verbinding neemt de barrièrewerking van de A27 af en wordt de stad weer beter verbonden met het landgoed Amelisweerd.</p> <p>Voor wat betreft geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren. Dit komt door de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van €15 miljoen euro voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé.</p> <p>In het deelrapport verkeer hoofdstuk vijf en zes wordt aangegeven waar congestie is. Daaruit valt op te maken dat ter hoogte van de bak Amelisweerd in de huidige situatie geen congestielocatie is, maar in de toekomst wel. In de huidige situatie staat er wel een structurele file op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd.</p> <p>Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project vier filelocaties uit de filetop50 helpt verminderen of oplossen. De hoogst genoteerde file staat op nummer 4 op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Dit is toegelicht in de toelichting op het tracébesluit (paragraaf 2.1 tabel 2.2).</p> <p>De oplossing die gekozen is - verbreden en ontweven in de bak Amelisweerd - is niet alleen noodzakelijk als oplossing van de (toekomstige) problemen in de bak Amelisweerd zelf, maar vooral ook voor de doorstromingsproblemen op de direct aansluitende knooppunten Lunetten en Rijnsweerd. Het verkeerssysteem is zo complex en hangt zo sterk met elkaar samen dat de (verbetering van) de doorstroming in bak Amelisweerd, in knooppunt Lunetten en in knooppunt Rijnsweerd niet los van elkaar gezien kan worden.</p>	
4	<p>2. Analyse CPB pleit voor uitstel van de verbreding</p> <p>Ik wil u tevens verzoeken de analyse van het CPB ten aanzien van dit project serieus te nemen voordat u een dure financiële misser maakt en wederom bewonersverzet rondom aantasting van het gebied naast zich neerlegt:</p> <p>Uitstel van de verbreding A27/A12 bij de Ring Utrecht verhoogt de maatschappelijke welvaart. Een analyse van de maatschappelijke kosten en baten geeft aan dat het project pas rendeert als het fileprobleem rondom Utrecht aanzienlijk verergert ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>Verder blijkt dat een aantal jaren uitstel relatief weinig kost als er sprake is van hoge economische groei en een maatschappelijk verlies voorkomt als de groei beperkt blijft. Dit pleit voor uitstel van de beslissing over de voorgestelde verbreding van snelwegen van de Ring Utrecht, zo concludeert het Centraal Planbureau (CPB) in de vandaag verschenen studie Second opinion MKBA Ring Utrecht, die is uitgevoerd op verzoek van het ministerie van Infrastructuur & Milieu.</p> <p>Het CPB heeft een second opinion gegeven op de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) Ring Utrecht door het bureau Decisio. Hierin worden de maatschappelijke voor- en nadelen van het zogeheten voorkeursalternatief (VKA) Ring Utrecht berekend. Dit VKA omvat onder meer een herinrichting van de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd en een uitbreiding van het aantal rijstroken naar 2x7 op de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd. In het scenario met hoge groei heeft het VKA een MKBA-saldo van 0,5 à 0,6 mld euro. In het lage groeiscenario is het MKBA-saldo negatief (-0,4 à -0,5 mld euro).</p> <p>De algemene indruk van het CPB van de MKBA Ring Utrecht is goed, de maatschappelijke kosten en baten van het VKA worden evenwichtig in beeld gebracht. In de MKBA is alleen</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd.</p> <p>Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p>	Nee

		gekeken naar de kosten en baten van het VKA. Andere varianten, vooral 2x6 rijstroken binnen de bestaande verkeersbak bij Amelisweerd, zijn in een eerder stadium afgevallen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Maar op basis van de nu beschikbare veiligheidsrapporten kunnen sommige van dergelijke varianten naar de mening van het CPB niet op voorhand worden uitgesloten. Dit zou als voordeel hebben dat de bak bij Amelisweerd niet hoeft te worden verbreed. Uitstel van besluitvorming heeft daarom ook het voordeel dat deze alternatieven nader onderzocht kunnen worden.		
5	3.	Minder natuur en recreatiegebied voor een groeiende populatie in Utrecht Utrecht kent relatief weinig groen in de directe nabijheid van de stad, er wordt steeds meer gebouwd in en rondom de stad Utrecht. De bevolking van Utrecht neemt toe, maar het groen en recreatiegebied groeien niet mee. Amelisweerd is een prachtig gebied waar bezoekersaantallen in de afgelopen jaren toenemen. Dat is niet voor niets: Er is behoefte om tijd te besteden in de natuur. Wetenschappelijk is al lang aangetoond dat het besteden van tijd in de natuur eveneens belangrijk is voor de handhaving van een goede gezondheid. Met dit project, waarvan de noodzaak en effectiviteit niet is bewezen, wordt opnieuw een waardevol stuk natuur en recreatiegebied weggenomen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).	Nee
6	4.	Milieuoverwegingen Sinds de klimaatop in Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan de noodzaak van duurzame maatregelen. Dit betekent met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaat verstorende emissies toelaten. Hiermee bedoel ik minder CO2 en NOx uitstoot en minder fijnstof productie. Bij dit laatste wil ik aantekenen dat fijnstof niet alleen wordt veroorzaakt door benzine- of dieseluistoot, maar ook door de slijtage van autobanden. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt het kiezen voor de auto alleen maar verder uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzaak om de overstap op groene alternatieven te maken en neemt onevenredig veel ruimte in beslag. Eenmaal veroorzaakte schade door de kap van oude bomen en het innemen van waardevol natuurgebied, kan niet meer ongedaan gemaakt worden of gecompenseerd. Zeker niet door een "groen dakje".	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die vanuit de cultuurhistorische context beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het klopt dat fijnstof ook wordt veroorzaakt door slijtage van autobanden. Het is onduidelijk welke groene alternatieven u bedoelt; wel zijn er in de milieu-effectrapportage eerste fase verschillende alternatieven onderzocht zonder een verbreding van de Ring Utrecht. Deze zijn in de milieu-effectrapportage eerste fase onderbouwd afgevallen.	Ja
7	5.	Oplossingen door slimmer rijden en handhaving Files en ongevallen ontstaan deels door te grote snelheidsverschillen en doordat automobilisten vinden dat zij haast hebben, dan wel recht op het rijden van de maximum snelheid, dan wel lekker kort mogen aansluiten. U zou zich moeten richten op maatregelen die de capaciteit van het bestaande vergroten en snelheidsverschillen verkleinen. Bijvoorbeeld door snelheidsverlaging tot 80 km/uur op veel meer en langere trajecten én een goede handhaving. Het fileprobleem vraagt om andere, slimmere oplossingen dan meer asfalt en een nog groter ruimtebeslag en landschapsimpact. Dit project trekt verder gebruik van de auto aan, met meestal één persoon per auto. Daardoor stijgt wederom het aantal auto's, ongelukken, files, doden en ernstig gewonden op de snelwegen. Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving, terwijl het zéér twijfelachtig is welk probleem het eigenlijk oplost, en wiens probleem wordt opgelost dan wel vergroot. Ik wil u vragen dit voor uzelf met alle betrokkenen nog eens zorgvuldig na te gaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur) Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). De maximumsnelheid op het tracé van het project Ring Utrecht is afgestemd op het ontwerp. De maximumsnelheid is maximaal 100 km/uur. Handhaving van de maximumsnelheid is belangrijk, maar valt buiten de scope van het project Ring Utrecht.	Ja
ZWE-00383	1	Het verbreden van de A27 is de zoveelste ingreep in het landschap om het autoverkeer te bedienen. Utrecht is al omcirkeld door (snel)wegen en dat heeft grote gevolgen voor de luchtkwaliteit, tot alom aanwezige geluidsoverlast en tot verminderde bereikbaarheid van de stad voor langzaamverkeer. De verbreding van de A27 is een volgende aanslag op de leefbaarheid van Utrecht.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee

2	Het wordt tijd dat de asfaltering van Nederland stopt. Daarmee wordt immers telkens weer nieuwe automobilititeit gegeneerd. Naast de negatieve milieueffecten past dit niet in het beleid van de gemeente Utrecht om de bereikbaarheid van de stad te vergroten.	Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.	Ja
3	Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee
4	Door de verkeer aantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Schadelijk voor de bewoners en voor de natuur n de omgeving.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
5	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
6	De compensatie in de vorm van het overkluizen van een deel van de bak zie ik niet als een reële compensatie voor de belasting van het gebeid. Hiermee worden slechts de hockeyvelden van Kampong verbonden met natuurgebied Amelisweerd, dat lijkt me een minimale winst voor het landgoed. Mocht de verbreding van de A27 doorgang vinden, dan kan het beschikbare budget op veel manieren beter worden ingezet in de omgeving van Amelisweerd.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht; de Groene Verbinding is geen maatregel in het kader van natuurcompensatie en telt als zodanig ook niet mee in de compensatieopgave. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen	Nee

			nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	
ZWE-00384	1	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	3	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	5	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	6	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt.	Ja
	7	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
	8	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een	Ja

		<p>mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	
9	<p>Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.</p>	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	Nee
10	<p>Niet een Ring om de stad werkt, maar liever straalsgewijze openbaar vervoerverbetering.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee
11	<p>Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.</p>	<p>De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren.</p> <p>Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).</p>	Nee
12	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p>	Ja

			Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
	13	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	14	De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek in Amelisweerd. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging 2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	Nee
ZWE-00385	1	In hoofdstuk 5.4 wordt op bladzijde 63 onder de kop 'Tot aan de aansluiting Houten' gesproken over bomenrijen langs de A27. Deze blijven in de richting Breda, maar op verzoek van de bedrijven komen er langs de andere kant, in de richting Utrecht, geen bomen omdat de bedrijven goed zichtbaar willen blijven vanaf de A27. Maar een bomenrij aan de Houtense kant van de A27 kan en zal veel geluid én fijnstof wegnemen dat anders met de heersende windrichtingen direct de bebouwde kom van Houten inwaait. Ook is het zo dat over ongeveer de helft van het traject Aansluiting Houten - Kruising N409 van de A27 helemaal geen bedrijven staan (in de bijlage met een dubbele rode lijn gemarkeerd). Dit stuk ligt tussen eerder genoemde aansluiting Houten en de voormalige oprijlaan naar kasteel Heemstede. Rijkswaterstaat zou minimaal het stuk langs de A27 vanaf begin van de aansluiting Houten tot aan de bomenrij van de voormalige oprijlaan Heemstede kunnen voorzien van een identieke bomenrij als aan de nadere zijde van de A27. Dit kan ook als een stuk natuur compensatie worden beschouwd. Nog beter natuurlijk is het als RWS het hele stuk langs de oostkant van de A27 tussen het begin van de Aansluiting Houten - Kruising N409 van deze bomenrij gaat voorzien (in de bijlage met een enkele en dubbele rode lijn gemarkeerd).	Uw verzoek tot het aanbrengen van aanvullende beplanting aan de oostzijde van de A27 wordt niet overgenomen. Een dergelijke beplanting heeft geen effect op de luchtkwaliteit of geluidbelasting in uw woonwijk. Om die reden is het belang van de bedrijven langs de A27 om zichtbaar te blijven als zwaarder beoordeeld.	Nee
	2	Mijn belang betreft geluidsoverlast en fijnstof. Dat bedreigt mijn welzijn en gezondheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de bebouwde kom van Houten.	Ja
	3	Ook is het zo dat over ongeveer de helft van het traject Aansluiting Houten - Kruising N409 van de A27 helemaal geen bedrijven staan (in de bijlage met een dubbele rode lijn gemarkeerd). Zie "uw reactie".	In het deel van het traject wat in de bijlage gemarkeerd is met de dubbele rode lijn staat in de onderste helft (van de rotonde onderaan de aansluiting tot aan restaurant Kees) begroeiing langs de A27, die in het project gehandhaafd blijft. In het gedeelte tussen dit restaurant en het begin van het bedrijventerrein (waar de dubbele rode lijn overgaat in een enkele rode lijn) staan onder meer een bowling, pool en snookercentrum en twee restaurants. In dit gedeelte worden door het project geen nieuwe bomen geplant, zie ook de reactie op punt 1 van uw zienswijze.	Nee

ZWE-00386	1	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.	Ja
	2	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een ommissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	3	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
	4	Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee
	5	We vrezan tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	6	In Amelisseweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	7	Doe meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dat is de enige intelligente en toekomstbestendige oplossing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	8	De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
	9	Omdat Amelisseweerd niet wettelijk wordt beschermd tegen verkeerslawaaï zijn de bezoekers er eigenlijk vogelvrij (maar vogels daarentegen zijn daar niet vrij). Het gaat om anderhalf miljoen bezoekers. Hun recreatiegenoegens moet u veel beter beschermen dan met een dakje op de bak. Kunt u de weg niet helemaal overkappen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (tunnel) en paragraaf 3.8 Natuur (Amelisseweerd).	Nee
	10	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	11	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	12	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
ZWE-00387	1	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
	2	Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	3	Inwoners van Utrecht worden gestimuleerd om meer te bewegen en vaker de fiets te pakken, maar een van de mooiste groene gebieden in de omgeving wordt zo minder aantrekkelijk en minder goed bereikbaar.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	4	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja

	5	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	6	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
	7	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
	8	Verbreding van de A27 in Utrecht is geen oplossing voor de bestaande verkeersdrukke. De werkzaamheden zelf zullen voor overlast zorgen, met extra files tot gevolg. Daarna zal er misschien kort een betere doorstroming zijn, maar de ervaring leert dat dat extra verkeer aantrekt, waardoor het verkeer al snel weer vast staat. Van een dergelijk ingrijpend plan mogen we verwachten dat het toekomstbestendig is. Verbreding van de A27 in Utrecht is dat niet. Als het al even werkt, dan toch niet lang, de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw terug zullen komen. Kortom: de verbreding van de A27 in Utrecht heeft geen toekomst.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00388	1	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp-tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
	2	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	3	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee

4	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp-tracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
5	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
6	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
7	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspee een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
8	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij	Nee

		Amelissewaard nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	
9	Nu hebben we nèt het klimaataccorder ondertekend, de inkt is nog nat, en dan komt u alweer met zo'n groot project dat dit accorder met voeten treedt! Weer een mooi geval van met de mond belijden en het tegenovergestelde doen! Want dat is natuurlijk aan de hand met dit project: het lokt nóg meer verkeer naar en rond Utrecht, de lucht zal nóg meer verontreinigd worden, de stank zal niet te harden zijn, en de stad wordt almaar minder leefbaar. En laten we niet vergeten wat dit allemaal kost! Geld dat volkomen verkeerd gebruikt wordt, weggegooid zelfs; dat zouden we veel beter kunnen inzetten om de doelen van dit klimaataccorder dichterbij te brengen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoorder, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
10	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dichterbij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
11	Amelissewaard is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
12	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoorder, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee

	13	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	Ja
ZWE-00389	1	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
	2	Het is onbegrijpelijk dat potentiële mogelijkheden om alternatieve energie op te wekken bij projecten die vallen onder de verantwoordelijkheid van een milieu minister niet optimaal worden benut. Geluidwerende schermen langs de Ring dienen dan ook standaard als een geïntegreerd zonnepaneel te worden uitgevoerd, al dan niet in combinatie met de werkzaamheden. De schermen moeten transparant worden waar ze dicht bij huizen staan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
	3	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
	4	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	5	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de werkzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegeteld, verliest de de economische onderbouwing van het project zijn geldigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouw fase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	Nee
	6	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee

		mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.		
7		We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
8		Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
9		Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisseweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee wordt de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor weer functioneel.	Ja
10		Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisseweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisseweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
11		Amelisseweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12		Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Ja
ZWE-00390	1	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de werkzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegeteld, verliest de de economische onderbouwing van het project zijn geldigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de	Nee

			effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	
	2	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekeerde opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	3	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidschermen.	Nee
	4	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaantvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
ZWE-00391	1	De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	2	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	3	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER	Ja

		<p>is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	
4	<p>Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerptractébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerptractébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).</p>	<p>U doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.</p>	Ja
5	<p>De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.</p>	<p>Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.</p>	Nee
6	<p>De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
7	<p>Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee
8	<p>De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.</p>	<p>De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja
9	<p>De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee

ZWE-00393	1	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Van goed, intelligent, beleid mogen we op zijn minst verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een wel heel slecht voorbeeld: als het al even werkt, dan toch zeker niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in versterkte mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer: dat kan veel beter, frequenter, en betrouwbaarder. Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, meer geholpen zullen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	3	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	4	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	5	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
	6	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.	Nee

		<p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	
7	<p>Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja
8	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p>	Ja
9	<p>Ik vind dat de regering nu haar besluit moet herzien op basis van voortschrijdend inzicht door terug te komen op haar doelstelling 'de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Als oplossing moet de regering de infrastructuur verbeteren met openbaar vervoer, dus niet met meer asfalt en meer autobewegingen. Hiermee voldoet de regering tevens veel beter aan aan de andere doelstelling 'de kwaliteit van de leefomgeving in stand houden'.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
10	<p>De oplossing Verbreden A27 is alleen beschikbaar voor de beperkte groep van automobielgebruikers. Voor de mensen die leven met spaarzaam gebruik van auto's auto wordt niets gedaan, zij worden uitgesloten voor deze dure voorziening. De alternatieve oplossing is beschikbaar voor een veel grotere groep van gebruikers. De automobielgebruikers kunnen via de voorzieningen op de knooppunten nog steeds gebruik maken van de, niet verbrede, A27.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee
11	<p>Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.</p>	<p>Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal</p>	Nee

			vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	
	12	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
ZWE-00394	1	Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	2	Als bewoner van de wijk Lunetten maak ik mij ernstig zorgen over de overlast gedurende de bouw. Niet alleen door geluidsoverlast en stank, maar ook door sluipverkeer, omdat de ring deels wordt geblokkeerd. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is, is het OTB voor mij onaanvaardbaar.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	3	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja
	4	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
	5	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke	Ja

			<p>uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.</p>	
	6	<p>Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee
ZWE-00395	1	<p>In Utrecht woon ik, in Bunnik werk ik. Dagelijks fiets ik onder de A27 door, en haal ik daarna, richting Bunnik fietsend, diep adem, en geniet van dit unieke stukje landschap. Als ik geluk heb, komt de wind uit het oosten, en hoor je de weg niet meer zo goed. Maar die prachtige fietstocht waar velen met mij van genieten, wordt nu bedreigd door jarenlange wegenbouwactiviteiten, met als resultaat meer asfalt, minder groen, meer lawaai, stank en vervuiling.</p> <p>Studies tonen aan dat het twijfelachtig is of de automobiliteit zal toenemen, al zal deze verbreding zal daar wel een uitnodiging toe zijn. Een uitnodiging tot vervuilen, tot een ongezonde zittende manier van vervoer. Het is bewezen dat het lopen naar Openbaar vervoer al bijdraagt aan een gezonder leven. Investeer daarin.</p> <p>Zie af van dit onzalige besluit, keer terug van uw dwaalwegen! Wees zuinig op natuur in dit zeer dichtbevolkte land. Het zal nooit meer terug komen!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p>	Ja
ZWE-00396	1	<p>Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).</p>	Nee
	2	<p>Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
	3	<p>Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake).</p> <p>De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan.</p> <p>Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.</p>	Nee

4	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	Ja
5	<p>Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p>	Nee
6	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>	Ja
7	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouw van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade</p>	Ja

		aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
8	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
9	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
10	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
11	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
12	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'Invoergegevens	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de	Nee

	<p>modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.</p>	<p>berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselmotor emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	
13	<p>Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluiptverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerpbesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
14	<p>Recentelijk hebben het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geconstateerd dat de aanleg van extra snelwegen in Nederland niet meer rendabel is. Dat geldt dan toch zeker voor dit project, dat door alle ingrepen in de leefomgeving van mens, dier en plant toch al extra duur is. Zelfs organisaties als RAI, Bovag, ANWB, en andere belangenbehartigers van automobilisten, pleiten er allemaal voor files op te lossen door rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie. Daarentegen veroorzaken asfalt en wegverbredingen, zeker op de lange termijn, alleen maar méér files.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).</p>	Nee
15	<p>Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).</p>	Nee
16	<p>Waar spoorweggeluid reflecteert tegen een geluidsscherm dat u in dit plan verhoogt, moet u die weerkaatsing betrekken in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en derhalve moet u dat rechtzetten.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
17	<p>Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat</p>	<p>Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden</p>	Nee

		monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	
	18	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
	19	Van goed, intelligent, beleid mogen we toch op zijn minst verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een wel heel slecht voorbeeld: als het al even werkt, dan toch zeker niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in versterkte mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer: dat kan beter, frequenter, en betrouwbaarder. Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, meer geholpen zullen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
ZWE-00397	1	Ik wil dat de verbreding niet door gaat. Natuur in en rond de stad is te waardevol. Onjuistheden: - Eeuwen oude bomen vervangen door nieuwe bomen is geen compensatie - Compensatie in landbouw grond is geen compensatie. Geraakt in belang: Ik wil rustig kunnen genieten van het beetje natuur dat we nog hebben in de buurt van de stad.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).	
			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur	
	2	- Een bak levert luchtvervuiling over het hoofd gezien belang: - Rustgebieden zijn essentieel in een stedelijke omgeving, dit heeft een positief effect op de gezondheid	De bak Amelisweerd heeft geen invloed op de emissies van verontreinigende stoffen; het dak op de bak heeft wel invloed op de verspreiding hiervan. Dit is in het deelrapport Luchtkwaliteit in beeld gebracht. De kwaliteit van de rustgebieden rondom de stad neemt niet af; de geluidbelasting in parken als De Koppel en Voordorp neemt door het project af.	Nee
	3	- Is er ook rekening meegehouden dat 'silent areas' vooral in de steden steeds meer nodig zijn voor de gezondheid	In het project Ring Utrecht worden omvangrijke maatregelen getroffen om te kunnen voldoen aan de normen van de Wet milieubeheer. Als gevolg daarvan zal de geluidbelasting afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Het project Ring Utrecht heeft dus geen negatieve invloed op deze stille gebieden.	Nee
ZWE-00398	1	De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
	2	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	3	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	4	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te	Ja

		verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	
5	Het risico van scheuren van de folie moet afgewenteld worden op de gebruikers van het snelwegennet: jaren lang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunetten en Rjinsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
6	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen	Nee

			nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	
	9	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	10	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	11	Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd. Daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer helemaal niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het OTB. Dat zou dus een bedreiging voor het OTB zijn. Heeft u daarom zo overhaast dit ontwerptractébesluit gepubliceerd? Dat het overhaast is blijkt wel uit de vele fouten en omissies die erin zitten. Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is alles in en vanuit de omgeving moeilijk bereikbaar, en dan nog alleen per automobiel. Bij de alternatieve oplossing is alles in en vanuit de omgeving goed bereikbaar op de knooppunten, ook voor automobilisten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	12	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
ZWE-00399	1	Amelisweerd wordt niet wettelijk beschermd tegen verkeerslawaaï. Er wonen geen mensen. Er woont wel een enorm aantal bosvogels en andere dieren. Hun bescherming heeft u blijkbaar minder hoog in het vaandel. Toch is de geluidsoverlast voor vooral vogels gigantisch, met name in het broedseizoen. Verder genieten zo'n anderhalf miljoen bezoekers van dit prachtige gebied. De bescherming van hun recreatie valt óacute;k onder uw morele verantwoordelijkheid. Een dakje op de bak schiet hier natuurlijk tekort. Overkapt u de weg liever helemaal. Het zou u sieren als u niet de mazen van de formele wet zou opzoeken, maar zou handelen in de geest ervan!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	2	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja

3	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
4	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
5	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijk ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, in het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja
7	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
8	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de 5 geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie	Nee

			broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	
9	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja	
10	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee	
11	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee	
12	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee	
ZWE-00400	1 Van goed, intelligent, beleid mogen we verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een wel heel slecht voorbeeld: als het al eventjes werkt, dan toch zeker niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in verhevigde mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer: dat kan veel beter, frequenter en betrouwbaarder. Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, meer geholpen zullen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee	
	2 De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee	

3	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja	
4	De oplossing Verbreden A27 is alleen beschikbaar voor de beperkte groep van autobielgebruikers. Voor de mensen die leven met spaarzaam gebruik van auto's auto wordt niets gedaan, zij worden uitgesloten voor deze dure voorziening. De alternatieve oplossing is beschikbaar voor een veel grotere groep van gebruikers. De autobielgebruikers kunnen via de voorzieningen op de knooppunten nog steeds gebruik maken van de, niet verbrede, A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee	
5	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee	
6	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee	
7	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja	
ZWE-00401	1	Indeze brief treft u mijn zienswijze aangaande het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht A27/A12. Deze reactie richt zich niet in de laatste plaats op de voorgenomen verbreding ter plaatse van Amelisweerd en stad Utrecht, waarvoor een deel van het prachtige Amelisweerd zal worden geofferd.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	Ik sluit mij aan bij de zienswijze zoals ingediend door Coöperatie MOBilisation for the Environment uit Utrecht, kenmerk M070/2016 van 19 juni 2016	U heeft aangegeven de zienswijze van Mobilisation for the environment (MOB), mede ingediend namens de kerngroep Ring Utrecht, volledig te ondersteunen. Voor de beantwoording daarvan wordt doorverwezen naar de beantwoording van de MOB reactie in het specifiek deel van de Nota van Antwoord. U vindt deze onder nummer ZWE - 00560.	Nee

3	<p>Waarom niet verbreden? Sinds de klimaatop in Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaat verstorende emissies. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op groene alternatieven en neemt een onevenredig ruimtebeslag. Door verdere uitbreiding van het autoverkeer neemt de luchtkwaliteit verder af en de gezondheidsschade voor omwonenden toe. In de file top 50 staan slechts enkele files die dit project zou moeten aanpakken. Ik merk op dat de files blijven, ook met dit project. Maar bovendien valt op dat de files die u met dit project zou willen verminderen, in de file top 50 helemaal niet prominent aanwezig zijn. U steekt heel erg veel geld in een relatief klein probleem (?), en lost dan dat probleem niet eens op.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de ontwikkeling van de (auto)mobiliteit zijn meegenomen in de modelberekeningen. Tevens is vooruitgekeken naar de effecten in 2040. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p> <p>Filedruk Amelisweerd: het wegdeel door Amelisweerd is het verbindende wegvak tussen de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten. In beide knooppunten zijn grote problemen met de verkeersafwikkeling. Om deze op te lossen is er tussen beide knooppunten per richting minimaal 7 rijstroken noodzakelijk; zie verder ook het algemene hoofdstuk over nut en noodzaak en de uitgevoerde maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA).</p>	Ja
4	<p>Uit eigen ervaring (weliswaar niet dagelijks, gelukkig) kan ik daaraan toevoegen dat de filedruk op de A27 ter plaatse van Amelisweerd nauwelijks bestaat. Zowel 's ochtends als 's avonds is daar de file niet aanwezig of slechts uiterst beperkt van omvang, met uitzondering van momenten waarop ongevallen verderop zijn ontstaan, bv op de A12, of verderop op de A27. Het fileprobleem vraagt om andere, slimmere oplossingen dan meer asfalt en een nog groter ruimtebeslag en landschapsimpact.</p> <p>Files en ongevallen ontstaan deels door te grote snelheidsverschillen. U zou zich moeten richten op maatregelen die de capaciteit van het bestaande benutten en spreiden, snelheidsverschillen verkleinen, en emissies van fijnstof en Nox verlagen, bijvoorbeeld door snelheidsverlaging tot 80 km/uur én goede handhaving.</p> <p>Eenmaal veroorzaakte schade door verdere uitbreiding en verbreding kan niet meer teniet gedaan worden of gecompenseerd. Zeker niet door een "groen dakje".</p> <p>Dit project trekt autoverkeer aan, met meestal één persoon per auto, en daardoor stijgt wederom het aantal auto's, de emissies, ongelukken, files, doden en ernstig gewonden op de snelwegen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Ja
5	<p>Ik wil u tevens verzoeken de analyse van het CPB ten aanzien van dit project serieus te nemen voordat u een dure financiële misser maakt en wederom bewonersverzet rondom</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Nee

	<p>aantasting van het gebied naast zich neerlegt: Uitstel van de verbreding A27/A12 bij de Ring Utrecht verhoogt de maatschappelijke welvaart. Een analyse van de maatschappelijke kosten en baten geeft aan dat het project pas rendeert als het fileprobleem rondom Utrecht aanzienlijk verergerd ten opzichte van de huidige situatie. Verder blijkt dat een aantal jaren uitstel relatief weinig kost als er sprake is van hoge economische groei en een maatschappelijk verlies voorkomt als de groei beperkt blijft. Dit pleit voor uitstel van de beslissing over de voorgestelde verbreding van snelwegen van de Ring Utrecht, zo concludeert het Centraal Planbureau (CPB) in de vandaag verschenen studie Second opinion MKBA Ring Utrecht, die is uitgevoerd op verzoek van het ministerie van Infrastructuur & Milieu. Het CPB heeft een second opinion gegeven op de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) Ring Utrecht door het bureau Decisio. Hierin worden de maatschappelijke voor- en nadelen van het zogeheten voorkeursalternatief (VKA) Ring Utrecht berekend. Dit VKA omvat onder meer een herinrichting van de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd en een uitbreiding van het aantal rijstroken naar 2x7 op de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd. In het scenario met hoge groei heeft het VKA een MKBA-saldo van 0,5 à 0,6 mld euro. In het lage groeiscenario is het MKBA-saldo negatief (-0,4 à -0,5 mld euro). De algemene indruk van het CPB van de MKBA Ring Utrecht is goed, de maatschappelijke kosten en baten van het VKA worden evenwichtig in beeld gebracht. In de MKBA is alleen gekeken naar de kosten en baten van het VKA. Andere varianten, vooral 2x6 rijstroken binnen de bestaande verkeersbak bij Amelisweerd, zijn in een eerder stadium afgevallen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Maar op basis van de nu beschikbare veiligheidsrapporten kunnen sommige van dergelijke varianten naar de mening van het CPB niet op voorhand worden uitgesloten. Dit zou als voordeel hebben dat de bak bij Amelisweerd niet hoeft te worden verbreed. Uitstel van besluitvorming heeft daarom ook het voordeel dat deze alternatieven nader onderzocht kunnen worden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p>	
6	<p>Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving, terwijl het zéér twijfelachtig is welk probleem het eigenlijk oplost, en wiens probleem wordt opgelost dan wel vergroot. Als oud-rijksambtenaar van V&W heb ik ooit een nuttige opleiding gevolgd, destijds nog gegeven door het ROI. Deze cursus had als naam: analyse en synthese van beleid. Stap 1 bij het maken van goed beleid is: wat is het probleem? Stap 2: waaruit blijkt dat dit een probleem is en voor wie is het een probleem? Gevolgd door een aantal gestructureerde stappen om (als het probleem inderdaad een probleem blijkt te zijn en duidelijk is voor wie dat zo is) om tot de beste oplossing te komen. En de grootste valkuil bij beleid maken is: "het definiëren van het probleem in de vorm van een oplossing". Mocht deze cursus nog gegeven worden, dan beveel ik hem van harte aan bij uw ambtenaren en collega-politici. De tijdsinvestering is beperkt en het levert veel op! Uit de veiligheidskunde weten we verder dat het kiezen van een oplossing overigens niet moet zorgen voor het verschuiven en vergroten van risico's waar vooraf onvoldoende rekening mee is gehouden. Dat geldt natuurlijk in zijn algemeenheid. Ik wil u daarom vragen nog eens voor uzelf met alle betrokken na te gaan of deze basisstappen wel juist zijn doorlopen. Het lijkt er namelijk sterk op dat niet goed gebeurd is. Beter ten halve gekeerd, dan ten hele gedwaald; bezint eer ge begint!</p>	<p>De beginstappen van het project zijn beschreven in het document 'Gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016)'. In dit document zijn de diverse doorlopen stappen van de procedure, waaronder de uitgevoerde probleemverkenning beschreven. De eerste voorgestelde oplossingen komen naar voren in de startnotitie, die pas geschreven is nadat een verkenning en een verlengde verkenning waren uitgevoerd waarin de problemen verkend zijn. Ten tijde van de keuze van een voorkeursalternatief is door een onafhankelijke commissie, de commissie Schoof, onderzocht of de procedure om te komen tot een voorkeursalternatief zorgvuldig doorlopen was. Zij hebben geconcludeerd dat het proces zorgvuldig uitgevoerd was. Daarmee wordt geconcludeerd dat de basisstappen zorgvuldig doorlopen zijn en wordt het niet nodig geacht de ambtenaren op cursus te sturen.</p>	Nee
ZWE-00402	<p>1 Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.</p>	<p>De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.</p>	Nee

2	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
3	Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
4	De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
5	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
6	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
7	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van Geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Ja
10	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee

	12	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluisverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
ZWE-00403	1	Als de snelheidslimiet op de Ring Utrecht A27/A12 wordt tergebracht naar 80 km is er geen last van filevorming en heeft Utrecht veel minder last van luchtvervuiling. Dit levert een verbetering op van levenskwaliteit voor alle inwoners.	U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.	Ja
	2	Amelisweerd is een belangrijk gebied voor bewoners voor recreatie. Dat mag niet verkleind worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).	Nee
	3	Verbreiding van de A27 levert geen geld op zoals door de minister gesteld. De tijdswinst op het tracé is verwaarloosbaar, het verlies aan leefbaarheid zowel op gebied van gezondheid als op gebied van natuur weegt hier ruimschoots tegenop. Het onderzoek op gebied van financiën is gedaan met vooringenomenheid, de conclusies zijn onjuist.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks	Ja

			<p>de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	
	4	Bewonersbelangen zijn volledig over het hoofd gezien. Natuurbelangen zijn volledig over het hoofd gezien. Schoonheidsbelangen zijn finaal over het hoofd gezien. Dit ontwerp is een zeventigerjaren-prestigeontwerp, volledig uit de tijd. De tegenstand van de gemeente Utrecht is genegeerd. Hoe kan een minister dit dan toch door willen duwen. Domme dwaasheid.	In de milieu-effectrapportage zijn de aspecten Natuur en Leefbaarheid beschouwd. Schoonheid als zodanig is niet meegenomen in de milieu-effectrapportage. De ruimtelijke kwaliteit is wel beoordeeld in het deelrapport Ruimte en Ruimtelijke kwaliteit.	Nee
	5	Mijn woonplezier en gezondheid worden aangetast.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
ZWE-00404	1	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	2	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet net niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
	3	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	4	De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	5	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee

	dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.		
6	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	U hebt een keuze: u kunt ofwel klauwen met gemeenschapsgeld weg gooien naar wegverbredingen, die hun doel finaal voorbij zullen schieten, of u kunt het op een zinvolle manier besteden: Bouw parkeergarages, en zorg voor goed openbaar vervoer tussen deze garages en de werkplekken (Utrecht Science Plan , binnenstad, etc.); dat zal heel veel autoverkeer schelen en is bovendien goed voor milieu en klimaat. Wat kiest u?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
10	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging	Nee
11	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.	Ja
12	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee

		Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.		
	13	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidsschermen.	Nee
	14	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
ZWE-00405	1	Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	2	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee

	3	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog vaker worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	4	Van goed, intelligent, beleid mogen we op zijn minst verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een slecht voorbeeld: als het al even werkt, dan toch niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in verhevigde mate zullen terugkomen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	5	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de wekzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegeteld, verliest de de economische onderbouwing van het project zijn geldigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	Nee
ZWE-00406	1	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	2	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	3	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee

	accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.		
4	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja
5	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
7	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
8	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
9	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het	Nee

		<p>verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan.</p> <p>Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.</p>	
10	<p>Ik vind dat de regering nu haar besluit moet herzien op basis van voortschrijdend inzicht door terug te komen op haar doelstelling 'de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Als oplossing moet de regering de infrastructuur verbeteren met openbaar vervoer, dus niet met meer asfalt en meer autobewegingen. Hiermee voldoet de regering tevens veel beter aan aan de andere doelstelling 'de kwaliteit van de leefomgeving in stand houden'.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
11	<p>Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-5geluid/. Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstreden, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).</p>	Nee
12	<p>Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).</p>	Nee
13	<p>In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Nee
14	<p>Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze lijn is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	Nee
15	<p>Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de</p>	Nee

		garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	
	16	De natuur op land, in het water en in zee wordt nog steeds zwaar geteisterd door stikstof uit de landbouw, van het wegverkeer en in vergelijking hiermee een beetje van industrie en verwarming van woningen. Zo wordt de gevoelige natuur in de Veluwe, de duinen, veenmosrietlanden, beekdalen en hoogvenen vaak twee maal te zwaar belast dan ze aan kan en in delen van Nederland nog veel erger. Brandnetel, braam en gras overwoekeren daardoor alles wat kwetsbaar is en minder hard groeit waardoor de natuur steeds meer verarmt. De stikstofoxiden van het verkeer hebben daarin een belangrijk aandeel, ook de Ring om Utrecht. Ook in de steden is de lucht nog steeds te vuil. Ik maak ernstig bezwaar tegen de uitbreiding van het verkeer op de Ring maar ook daar naar toe, waardoor de stikstofdruk nog minder afneemt dan toch al het geval zou zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
ZWE-00407	1	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze lijn is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	2	U rekent uit dat bij realistische groei de norm uit de nota mobiliteit nauwelijks wordt overschreden indien u niet ingrijpt. De norm is 2 en zonder het project realiseert u 2,1. Als u het project uitvoert daalt dat tot 1,2. Dat is dus zwaar overdreven. Bovendien betekent het dat de reistijd in de spits nog steeds langer is dan daarbuiten, dus dat u gewoon files houdt. Met veel goedkopere maatregelen kunt u toch wel bereiken dat u vanuit 2,1 daalt tot naar 2. Verdere daling, tot 1,2, is overbodig. Daarbij zij nog opgemerkt dat wat in de stukken een "realistische groei" heet waarschijnlijk zelfs nooit gerealiseerd gaat worden. Wie verwacht nog dat Nederland de komende decennia zal blijven groeien?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
	3	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	4	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
	5	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
	6	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluipverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
	7	In het verleden is hard gevochten tegen de vernietiging van Amelissewaard door de A27. Die strijd wordt herinnerd in een monument bij de A27. Wanneer knooppunt Rijsweerd wordt gereconstrueerd moet u de monumentale waarde van dat monument respecteren. Ik mis elke verwijzing naar dat monument.	Het monument bij Amelissewaard is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee

	8	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerptracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
	9	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
	10	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
	11	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
	12	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. Uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
ZWE-00408	1	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	2	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidsschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
	3	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	4	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	5	Als u files wil verminderen moet u niet de snelwegen verbreden maar het reistijdverlies in de stad en op het onderliggend wegennet aanpakken. Dat is nl. veel groter dan het reistijdverlies (en dus de toegerekende kosten) op de snelwegen rond de stad. Vanwege gebrek aan ruimte in en om de steden zal die aanpak moeten bestaan uit verbetering	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee

		van het fiets- en OV-netwerk zodat het wegverkeer afneemt en met de huidige wegcapaciteit in de steden de files afnemen.		
	6	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee
ZWE-00409	1	<p>Leefbaarheid in Voordorp</p> <p>Ik ben een bewoner van Voordorp (Utrecht Noordoost), de wijk die het dichtst bij de A27 ligt. Daar woon ik in Het Groene Dak, het eerste ecologische project van Utrecht. Sinds we hier wonen (1993) proberen we maatregelen voor elkaar te krijgen tegen de verkeersherrie en luchtverontreiniging van de A27. Eerst moesten we ons best doen om de beloofde geluidswal te laten bouwen. Daarna hebben wij herhaaldelijk verzocht de A27 te overkappen, want de rond 1996 gebouwde geluidswal was, en is, te laag. Door de geluidsoverlast zijn we onder andere genooddaakt te slapen met de ramen dicht, en hebben we nooit rust aan het hoofd als we buiten zijn. Het is u ongetwijfeld bekend wat de medische gevolgen zijn van geluidsoverlast en luchtverontreiniging voor bewoners vlakbij snelwegen.</p> <p>En toen kwamen zelfs de plannen tot verbreding van de A27. Van een aantal mensen uit Voordorp weet ik, dat ze al jaren bezig zijn met het lezen van stukken, het schrijven van brieven en het regelen van overleg met de diverse overheden om onze situatie onder de aandacht te brengen.</p> <p>Kort gezegd, in Voordorp zijn we al 23 jaren bezig met acties ter verbetering van onze leefbaarheid. En nu lees ik in het plan dat de geluidswal ter hoogte van Voordorp met 1 meter wordt verhoogd.</p> <p>Beste lezer, er is geld voor bovenwettelijke maatregelen. Die ene meter zal het voor ons niet oplossen. Wat ons betreft mag de geluidswal 12 meter hoog worden. En we brengen u bij dezen nogmaals het ludieke voorstel van Movares onder de aandacht. Dit voorstel behelst een overkapping van de A27 langs Voordorp. Met deze Duurzame Weg won Movares in 2010 de Gouden Impuls, omdat de uitvoering ervan een bijdrage zal betekenen voor de economie, de werkgelegenheid en het duurzame imago van Utrecht, op nationaal en op Europees niveau.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (glazen overkapping).</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 63 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 376 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 439 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt ook ingegaan op de besteding van de bovenwettelijke middelen.</p>	Ja
	2	<p>Utrecht is een stad, geen draaischijf</p> <p>Op tekeningen ziet het er mooi uit: een doorstroming van het verkeer rond het knooppunt Utrecht.</p> <p>Maar dan vergeet je toch iets. Utrecht is een stad. De mensen daar wonen, leven, wandelen, werken (steeds meer flexibel en aan huis), fietsen, winkelen, sporten. En dat niet alleen in de binnenstad, maar ook in de buitenwijken.</p> <p>De overheid maant haar burgers zo gezond mogelijk te leven en daarin hun eigen verantwoordelijkheid te nemen. Echter, de publieke ruimte is ongezond en wordt in Utrecht nog ongezonder door de verbreding. De snelwegen bevinden zich immers te dicht</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelissewaard niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelissewaard"(maart 2013) dit bevestigd.</p>	Ja

	<p>bij de stad. En behalve ongezonder wordt de publieke ruimte nog lelijker en ver van de menselijke maat. Nog meer beton en asfalt erbij, zelfs met vier lagen snelweg bij Rijnsweerd. Mijn ervaring op het deel A27 bij Rijnsweerd is vaak, dat het onveilig is. Maar in plaats van verbreding is het ook mogelijk om veilig voor te sorteren bij alle wisselingen van banen en de maximum snelheid te verlagen. Beste lezer, bederf onze stad toch niet nog verder.</p>	<p>Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016).</p> <p>In de huidige situatie van de ring Utrecht zijn er vele verkeersstromen met verschillende richtingen die in en rond de knooppunten moeten weven. Het probleem van de A27 tussen knooppunt Lunetten en Rijnsweerd is het wevend verkeer. Het tracébesluit kiest voor de oplossing waarin het voorsorteren op een veilige manier gebeurt. Na aanleg van de Ring wordt het verkeer voor de knooppunten al gescheiden. Ook voor knooppunt Rijnsweerd betekent dit een fors aantal minder weefbewegingen. De complexiteit voor de weggebruiker wordt daarmee uit het knooppunt gehaald wat gunstig is voor doorstroming en verkeersveiligheid.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door Europese maatregelen. De Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen.</p>	
3	<p>Historisch natuurgebied en erfgoed worden aangetast De gang van zaken rond Amelisweerd in 1980 is een zeer pijnlijke geschiedenis voor de stad Utrecht. In de huidige plannen wordt daar volledig aan voorbij gegaan en de geschiedenis herhaalt zich. Amelisweerd is een historisch gegroeid, ecologisch belangrijk gebied en een groene long voor de stad. Dit natuurgebied is op geen enkele manier te compenseren en mag niet nog verder worden opgeofferd. Verder is het zo dat de Nieuwe Hollandse Waterlinie (waar ook Voordorp vlakbij ligt) op de lijst staat om UNESCO-werelderfgoed te worden. Beste lezer, tast dit historisch natuurgebied en dit erfgoed niet nog verder aan.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur behorende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het compensatieplan, dit is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	Ja

			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	
	4	Nederland heeft afspraken binnen de EU Nederland staat in de top tien van meest vervuilende landen binnen de EU. Volgens het klimaatakkoord, gesloten in Parijs, moet de CO2-uitstoot omlaag. Het verkeer is een van de twee belangrijkste oorzaken van CO2-uitstoot. Ligt het dan niet voor de hand iets te doen aan die toename van het verkeer? Moet de overheid niet zorgen voor een cultuuromslag, voor een gedragsverandering? We hebben een prima Openbaar Vervoerssysteem, breid dat toch uit van A naar Beter. Taak van de overheid is immers de faciliteiten te scheppen waardoor burgers gezond en goed kunnen leven. Beste lezer, neemt u als overheid uw verantwoordelijkheid?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
ZWE-00410	1	Leefbaarheid in Voordorp Ik ben een bewoner van Voordorp (Utrecht Noordoost), de wijk die het dichtst bij de A27 ligt. Daar woon ik in Het Groene Dak, het eerste ecologische project van Utrecht. Sinds we hier wonen (1993) proberen we maatregelen voor elkaar te krijgen tegen de verkeersherrie en luchtverontreiniging van de A27. Eerst moesten we ons best doen om de beloofde geluidswal te laten bouwen. Daarna hebben wij herhaaldelijk verzocht de A27 te overkappen, want de rond 1996 gebouwde geluidswal was, en is, te laag. Door de geluidsoverlast zijn we onder andere genoodzaakt te slapen met de ramen dicht, en hebben we nooit rust aan het hoofd als we buiten zijn. Het is u ongetwijfeld bekend wat de medische gevolgen zijn van geluidsoverlast en luchtverontreiniging voor bewoners vlakbij snelwegen. En toen kwamen zelfs de plannen tot verbreding van de A27. Van een aantal mensen uit Voordorp weet ik, dat ze al jaren bezig zijn met het lezen van stukken, het schrijven van brieven en het regelen van overleg met de diverse overheden om onze situatie onder de aandacht te brengen. Kort gezegd, in Voordorp zijn we al 23 jaren bezig met acties ter verbetering van onze leefbaarheid. En nu lees ik in het plan dat de geluidswal ter hoogte van Voordorp met 1 meter wordt verhoogd. Beste lezer, er is geld voor bovenwettelijke maatregelen. Die ene meter zal het voor ons niet oplossen. Wat ons betreft mag de geluidswal 12 meter hoog worden. En we brengen u bij dezen nogmaals het ludieke voorstel van Movares onder de aandacht. Dit voorstel behelst een overkapping van de A27 langs Voordorp. Met deze Duurzame Weg won Movares in 2010 de Gouden Impuls, omdat de uitvoering ervan een bijdrage zal betekenen voor de economie, de werkgelegenheid en het duurzame imago van Utrecht, op nationaal en op Europees niveau.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (glazen overkapping). In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen. Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid. Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie. In het onderzoeksgebied zijn er slechts 63 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 376 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering. Voor deze 439 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt ook ingegaan op de besteding van de bovenwettelijke middelen.	Ja
	2	Utrecht is een stad, geen draaischijf Op tekeningen ziet het er mooi uit: een doorstroming van het verkeer rond het knooppunt Utrecht. Maar dan vergeet je toch iets. Utrecht is een stad. De mensen daar wonen, leven, wandelen, werken (steeds meer flexibel en aan huis), fietsen, winkelen, sporten. En dat niet alleen in de binnenstad, maar ook in de buitenwijken. De overheid maant haar burgers zo gezond mogelijk te leven en daarin hun eigen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De	Ja

	<p>verantwoordelijkheid te nemen. Echter, de publieke ruimte is ongezond en wordt in Utrecht nog ongezonder door de verbreding. De snelwegen bevinden zich immers te dicht bij de stad.</p> <p>En behalve ongezonder wordt de publieke ruimte nog lelijker en ver van de menselijke maat. Nog meer beton en asfalt erbij, zelfs met vier lagen snelweg bij Rijnsweerd. Mijn ervaring op het deel A27 bij Rijnsweerd is vaak, dat het onveilig is. Maar in plaats van verbreding is het ook mogelijk om veilig voor te sorteren bij alle wisselingen van banen en de maximum snelheid te verlagen.</p> <p>Beste lezer, bederf onze stad toch niet nog verder.</p>	<p>commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd.</p> <p>Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005–2016).</p> <p>In de huidige situatie van de ring Utrecht zijn er vele verkeersstromen met verschillende richtingen die in en rond de knooppunten moeten weven. Het probleem van de A27 tussen knooppunt Lunetten en Rijnsweerd is het wevend verkeer. Het tracébesluit kiest voor de oplossing waarin het voorsorteren op een veilige manier gebeurt. Na aanleg van de Ring wordt het verkeer voor de knooppunten al gescheiden. Ook voor knooppunt Rijnsweerd betekent dit een fors aantal minder weefbewegingen. De complexiteit voor de weggebruiker wordt daarmee uit het knooppunt gehaald wat gunstig is voor doorstroming en verkeersveiligheid.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door Europese maatregelen. De Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen.</p>	
3	<p>Historisch natuurgebied en erfgoed worden aangetast</p> <p>De gang van zaken rond Amelisweerd in 1980 is een zeer pijnlijke geschiedenis voor de stad Utrecht. In de huidige plannen wordt daar volledig aan voorbij gegaan en de geschiedenis herhaalt zich. Amelisweerd is een historisch gegroeid, ecologisch belangrijk gebied en een groene long voor de stad. Dit natuurgebied is op geen enkele manier te compenseren en mag niet nog verder worden opgeofferd.</p> <p>Verder is het zo dat de Nieuwe Hollandse Waterlinie (waar ook Voordorp vlakbij ligt) op de lijst staat om UNESCO-werelderfgoed te worden.</p> <p>Beste lezer, tast dit historisch natuurgebied en dit erfgoed niet nog verder aan.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het compensatieplan, dit is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	Ja

			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	
	4	Nederland heeft afspraken binnen de EU Nederland staat in de top tien van meest vervuilende landen binnen de EU. Volgens het klimaatakkoord, gesloten in Parijs, moet de CO2-uitstoot omlaag. Het verkeer is een van de twee belangrijkste oorzaken van CO2-uitstoot. Ligt het dan niet voor de hand iets te doen aan die toename van het verkeer? Moet de overheid niet zorgen voor een cultuuromslag, voor een gedragsverandering? We hebben een prima Openbaar Vervoerssysteem, breid dat toch uit van A naar Beter. Taak van de overheid is immers de faciliteiten te scheppen waardoor burgers gezond en goed kunnen leven. Beste lezer, neemt u als overheid uw verantwoordelijkheid?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
ZWE-00411	1	Op de bijlage, blijkt dat een groot stuk van ons in erfpacht hebbende grond door uw plannen, zal verdwijnen. Dit in tegenstelling van hetgeen één uwer ambtenaren mij in 2015 mee deelde op een voorlichtingsbijeenkomst. Men ging toen nog uit van een hoge damwand en de door ons in gebruik zijnde grond zou maar minimaal aangetast worden. De door ons, van de gemeente, gepachte grond (916) is noodzakelijk als parkeerplaats voor het naast deze grond gelegen (349) horecabedrijf "Het Oude Tolhuys". Om aan de wensen van de gemeente te voldoen, dienen wij te zorgen over een minimaal aantal parkeerplaatsen, hetgeen tot op heden het geval is. Om uw plannen niet te dwarsbomen, zijn wij genegen, samen met u en andere belanghebbenden te zoeken naar een mogelijkheid ter compensatie van de parkeerplaatsen welke in uw plannen lijken te verdwijnen. Daarnaast hebben wij in de loop van de jaren een kostbare tuinachtige omgeving gecreëerd en onderhouden, welke aansluit op de landelijke omgeving. Andere belanghebbenden: De gemeente Utrecht. Stichtse Rijnlanden. Wij verzoeken u een overleg mogelijk te maken, tussen Uw organisatie, de gemeente Utrecht, het Oude Tolhuys en de Stichtse Rijnlanden, om te komen tot een voor alle belanghebbenden haalbare oplossing. Indien er geen oplossing komt, zullen wij bezwaar moeten maken tegen het door u voorgestelde plan.	De parkeerplaats voor het Oude Tolhuys wordt geraakt door het ontwerp van de weg. In de fase tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit is gekeken naar het ruimtebeslag nodig voor de uitbreiding. In overleg met het waterschap is besloten om de watergang tussen de snelweg en het Oude Tolhuys te laten vervallen en deze watergang elders in het peilgebied te compenseren. Dit leidt tot minder ruimtebeslag op het parkeerterrein dan in het ontwerp-tracébesluit aangegeven. Deze wijziging is beschreven in de Nota van Wijziging 2020 houdende bij het tracébesluit. Echter, met deze wijziging kan niet het gehele parkeerterrein uit de huidige situatie gespaard blijven. De situatie is inmiddels met u besproken.	Ja
ZWE-00412	1	Recentelijk hebben het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geconstateerd dat de aanleg van extra snelwegen in Nederland niet meer rendabel is! Dat geldt dan toch zeker voor dit project, dat door alle ingrepen in de leefomgeving van mens, dier en plant toch al extra duur is. Zelfs organisaties als RAI, Bovag, ANWB, en andere belangenbehartigers van automobilisten, pleiten er allemaal voor files op te lossen door rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie. Daarentegen veroorzaken asfalt en wegverbredingen, zeker op de lange termijn, alleen maar méér files.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	2	De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	3	Er is veel haast gemaakt, dat zie je ook aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er nog zijn. Door een paar maanden langer na te denken was er een veel beter ontwerp-tracébesluit geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn, want het modelsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het hele project niet nodig is. Van uitstel zou afstel komen, voor alle partijen beter, juist voor u.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en gebruik nieuwe WLO scenario's) en paragraaf 2.12 Procedures.	Nee

	4	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
	5	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
	7	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
	8	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	9	Dit project trekt verkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden en gewonden op de snelwegen. Om die reden mag u dit project niet voortzetten. Ik stel voor dat u op de Ring Utrecht een snelheid van 80 km/u invoert. Dat is veiliger en bovendien kunt u dan volstaan met een bescheidener uitvoering, bijvoorbeeld 2 maal 6 rijstroken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
ZWE-00413	1	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei hollen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
	3	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

	Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!		
4	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelissewaard opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraat en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
6	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidschermen.	Nee
7	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
8	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
9	Vorig jaar heeft de milieuorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar, belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meer asfalt en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2-uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
10	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Bij een	Ja

		eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt.	
11	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Ja
13	De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
14	Bij de geluidsberekeningen zijn zware gebreken opgetreden; bijvoorbeeld: Omdat geluid van een spoorweg reflecteert tegen geluidsschermen die u in dit plan ophoogt, moet die reflectie betrokken worden in de berekeningen. Dat is niet overal gedaan en derhalve moet u dat corrigeren. Vanwege de complexiteit van de berekeningen past het u de herberekeningen nog een keer ter inzage te leggen	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja

	15	De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	16	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
	17	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
	18	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluipverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
ZWE-00414	1	De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
	2	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	4	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de 5a MER aspecten geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	5	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.		
6	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
7	Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	Ja
8	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
9	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee
10	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
11	De norm uit de nota Mobiliteit is gesteld op 2. Uit uw berekeningen blijkt, dat, bij "realistische groei", deze norm zonder in te grijpen al bijna bereikt wordt: we komen dan op 2,1 uit. Dat betekent dat de reistijd in de spits 5% (2,1 gedeeld door 2) langer is dan de norm eist. Dan is een project als dit, met al zijn kwalijke gevolgen, toch onnodig zwaar? Dat is met een kanon op een mug schieten ! En dat blijkt ook wel: met het project wordt het resultaat 1,2; dat is onnodig ver onder de norm. Voor een lichte daling	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee

		van 2,1 naar 2 kunt u toch volstaan met minder ingrijpende, minder schadelijke, en goedkopere maatregelen? Trouwens, ook bij die zogenaamde "realistische groei" zet ik mijn vraagtekens. Wilt u ons werkelijk wijsmaken, dat Nederland nog tientallen jaren zal blijven groeien? Dat verwacht u toch zeker zelf ook niet?		
	12	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	13	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	14	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
ZWE-00415	1	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee wordt de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor weer functioneel.	Ja
	3	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
	4	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
	6	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de	Ja

		<p>vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsschermbesluit" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsschermbesluit op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	
7	<p>Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
8	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.</p>	Ja
9	<p>In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee
10	<p>De geluidsschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.</p>	<p>De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.</p>	Nee
ZWE-00416	<p>Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee

	het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.		
2	Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidsschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
3	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkantsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Ja
4	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
5	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijkstraat en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
7	De geluidsschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
8	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee

	9	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	10	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00417	1	Onderwerp: Ik schaar mij achter de standpunten van Kerngroep Ring Utrecht.	U heeft aangegeven de zienswijze van Mobilisation for the environment (MOB), mede ingediend namens de kerngroep Ring Utrecht, volledig te ondersteunen. Voor de beantwoording daarvan wordt doorverwezen naar de beantwoording van de MOB reactie in het specifiek deel van de Nota van Antwoord. U vindt deze onder nummer ZWE - 00560.	Nee
	2	Over het hoofd gezien belang: Ja, onder andere natuurbelangen	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisseweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisseweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	Ja
	3	Geraakt in belang: Extra geluidsoverlast en verminderde luchtkwaliteit	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.	Ja
ZWE-00418	1	De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek Amelisseweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven	De landschapswal bij Amelisseweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging	Ja

	wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	
2	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clausule worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.	Ja
3	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
4	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
5	Verbreiding van wegen en dus nog meer wegverkeer gaat niet samen met minder energiegebruiken en minder CO2-emissies. Trein, bus en (elektrische) fiets zijn het energiezuinige, CO2-vrije alternatief. Dus geen verbreding van de Ring en geen nieuwe wegen meer.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
6	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
8	De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

9	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
10	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is de zeggenschap voor de gebruikers en verder moeilijk en uitsluitend beperkt tot automobilgebruikers. Bij de alternatieve oplossing is de zeggenschap voor de gebruikers en verder groot, inclusief voor automobilisten op de knooppunten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
11	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	Ja
12	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
13	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	14	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	15	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. Uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	16	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaaï. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
ZWE-00419	1	Als inwoner van Groenekan wordt ik geconfronteerd met het verbreden van A 27/ring Utrecht dwars door ons dorp met alle gevolgen van dien. Doordat de Overheid het project in tweeën heeft geknipt + op elkaar volgende wetgeving, is er onzekerheid over de definitieve maatregelen die genomen zullen worden en de tijdsduur.	In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden, en de maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Dit heeft tot gevolg dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd wordt. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Wel is de start van de uitvoering - en in het verlengde daarvan ook de openstelling - van het TB Ring Utrecht vertraagd. Evengoed wordt er rekening gehouden met het feit dat op deze locatie twee keer werkzaamheden plaatsvinden en er wordt naar gestreefd om de hinder zo veel mogelijk te beperken.	Ja
	2	Mijn zienswijze gaat allereerst in op prognose mobiliteit : ik verzoek de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten. Er is veel sluipverkeer door het dorp . De uitkomst van het project zou moeten zijn dat de lokale wegen worden ontlast. De aansluiting Bilthoven richting Utrecht zal volgend deelrapport Verkeer vertraging opleveren. Ik verzoek effecten van invoegend verkeer inzichtelijk te maken .	Met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Dat houdt niet in dat er geheel filevrij gereden kan worden. In het deelrapport Verkeer is te zien dat er op de Ring Utrecht enkele knelpunten overblijven waaronder nabij de aansluiting Bilthoven. Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat er sprake is van vertraging in de ochtendspits op de A27 in zuidelijke richting en dat de kans op terugslag op de N234 en N417 reëel is. Binnen de scope van het project is hier geen oplossing voor. Er is overleg gaande met de provincie Utrecht en de gemeente De Bilt om dit punt nader te bekijken, waarbij nog een afweging moet worden gemaakt tussen verkeerskundige en landschappelijke belangen.	Nee
	3	Mbt. de geluidswerende voorzieningen moeten de nieuwe groeiscenario's WLO , verwerkt in NRM 2016, worden gehanteerd. De verkeersgegevens uit het OTB moeten als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB. Geluidswerende voorzieningen zijn van essentieel belang voor alle inwoners zodat daarmee overlegd dient te worden. Er dient duidelijkheid te bestaan over het type scherm en het absorberend vermogen ook met de groen beplanting.	De verkeersgegevens van het ontwerp-tracébesluit zijn ook de basis voor de maatregelberekeningen geluid in het tracébesluit.	Nee
	4	De rijnsnelheid op vele snelwegen is tegenwoordig 130 km/u. Het is bekend dat dit zeer nadelig is voor veiligheid, geluidsoverlast en ook fijnstof verhogend werkt. Ik wens dat als maximale snelheid 100 km wordt toegestaan .De luchtkwaliteit zal door de verbreding in het dorp toenemen. Ik wens geïnformeerd te worden over de concentraties op basis van onderzoek met recente en effectieve rekenmodellen.	Als onderdeel van het maatregelenpakket van het kabinet om de stikstofproblematiek aan te pakken, is met ingang van 16 maart 2020 de toegestane maximumsnelheid op alle autosnelwegen overdag verlaagd naar 100 km/uur. Anders dan in het OTB, waar de maximumsnelheid op de A27 bij Groenekan ongewijzigd bleef (120 km/u), wordt in het TB 2020 dan ook uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 06:00 en 19:00 op dit traject.	Ja

			De berekeningen waar u op doelt zijn te vinden in het deelrapport luchtkwaliteit behorende bij het tracébesluit. De berekeningen zijn geactualiseerd aan de hand van de meest recente cijfers.	
	5	De bovenwettelijke maatregelen moeten worden ingezet voor geluidwerende voorzieningen . Daarnaast verzoek ik u de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.	Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.	Ja
	6	Over de boscompensatie rond Groenekan is met de bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst. Zeker gezien de Gebiedsvisie van de gemeente de Bilt	Rond Groenekan is in beperkte mate boscompensatie voorzien, en uitsluitend op gronden die in bezit zijn van Rijkswaterstaat of een van de regionale partners of op gronden die minnelijk verworven kunnen worden. Om die reden is geen overleg gevoerd met afzonderlijke bewoners. Wel is afgestemd met de gemeente, als vertegenwoordiger van de bewoners.	Nee
	7	Als inwoner van Groenekan vraag ik u extra aandacht voor de plasbrandgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor beschermende maatregelen worden getroffen. Dat moet een omissie zijn die hersteld moet worden.	Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone. Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dicht bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.	Nee
ZWE-00420	1	Zoals u weet is afgelopen december in Parijs een historisch klimaatakkoord gesloten. 195 landen hebben aangegeven dat ze er alles aan zullen doen om de mondiale opwarming van de aarde onder de 'veilig geachte' 2 graden Celsius te houden. De onnodige verbreding van een snelweg staat volledig haaks op dit mondiale verdrag. Het is behalve een zinloze exercitie (want over 10jr zijn er zelfrijdende autos die de druk op snelwegen zullen verminderen), ook een verspilling van geld die we beter kunnen besteden aan het leefbaar houden van de wereld.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

2	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
3	Naast dit naar mijn idee alles overstijgende rendement (want wat hebben we aan een brede snelweg in een onleefbare wereld), som ik hieronder nog een aantal argumenten op dit op korte termijn spelen.	In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord.	Nee
4	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
5	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
6	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
7	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja
8	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
9	Voor het ontwerp-tracébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
10	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
11	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

12	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
14	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
15	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet net niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
16	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
17	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er waren bij aanvang van de modelberekeningen in het kader van het OTB2016 in de regio geen andere grootschalige, bestuurlijk vastgestelde plannen voor een vergelijkbaar knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport, behalve dan het bekende Transferium Westraven. In de verkeersmodelberekeningen met het NRM is rekening gehouden met de aanwezigheid van deze transferia. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Ja
18	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee

		deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.		
	19	Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstofruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
ZWE-00421	1	Ik voorzie en vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de verbreding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch heel wat verantwoord dan het asfalt van een snelweg.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm tussen de gebouwen staat rechtop en wordt van transparant materiaal gemaakt.	Ja
	2	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	3	De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen toenemen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch toenemen. Daarnaast is het ook zeer waarschijnlijk dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	4	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
	5	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.		
6	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
7	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
8	Omdat geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidschermen die u in dit plan ophoogt, moet die reflectie betrokken worden in de berekeningen. Dat heeft u niet overal gedaan en daarom moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	Ja
9	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is alles in en vanuit de omgeving moeilijk bereikbaar, en dan nog alleen per automobiel. Bij de alternatieve oplossing is alles in en vanuit de omgeving goed bereikbaar op de knooppunten, ook voor automobilisten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
10	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
11	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden	Ja

			<p>verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>	
ZWE-00422	1	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	3	Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	4	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>	Ja
	5	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	7	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019	Ja

	ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	
8	Omdat geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen een geluidsscherm, dat u in dit plan plaatst, moet u die reflectie meenemen in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	Nee
9	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
10	In het verleden is hard gevochten tegen de vernietiging van Amelisseweerd door de A27. Die strijd wordt herinnerd in een monument bij de A27. Wanneer knooppunt Rijnsweerd wordt gereconstrueerd moet u de monumentale waarde van dat monument respecteren. Ik mis elke verwijzing naar dat monument.	Het monument bij Amelisseweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
ZWE-00423	1 Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluisverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.		
2	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
3	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	Nee
6	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
7	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	In het ontwerp-tracébesluit wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van ecologische hoofdstructuur toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie. Juist een wat groter aaneengesloten gebied is zó belangrijk, en die zijn er steeds minder. We moeten hier juist heel zuinig op zijn, en niet verkwanselen aan nóg meer asfalt.		
	9	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	10	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden en ernstig gewonden op de snelwegen, en, naar men mag aannemen, ook op de andere wegen. En ook stijgt de uitstoot van het zeer schadelijke fijnstof. Om die reden mag u dit plan niet uitvoeren. Het autoverkeer moet juist verminderd worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	11	Bovendien heeft eenzelfde miljarden kostende maatregel bij bijvoorbeeld Leiden geen enkel resultaat opgeleverd. De files doen zich daar onverminderd voor! Het is dus immoreel om zo verschrikkelijk veel geld te besteden aan een project dat gedoemd is te mislukken. Immers de fuik – de versmalling naar minder rijbanen, dan wel het in- en uitvoegen – waardoor de files ontstaan, blijven gewoon bestaan!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	12	Voer op de Ring Utrecht een maximum snelheid van 80 km/u in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken, dus binnen de bak. Het in- en uitvoegen, en het ritsen gaat véél gemakkelijker als de snelheid beperkt wordt. Daardoor is er ook minder uitstoot.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	13	Voer op de Ring Utrecht een maximum snelheid van 80 km/u in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken, dus binnen de bak. Het in- en uitvoegen, en het ritsen gaat véél gemakkelijker als de snelheid beperkt wordt. Daardoor is er ook minder uitstoot.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	14	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	15	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00424	1	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspee document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	U doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
	2	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

3	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja
5	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
6	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
7	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het	Ja

	komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	
9	Nu hebben we nèt het klimaataccoord ondertekend, de inkt is nog nat, en dan komt u alweer met zo'n groot project dat dit accoord met voeten treedt! Weer een mooi geval van met de mond belijden en het tegenovergestelde doen! Want dat is natuurlijk aan de hand met dit project: het lokt nòg meer verkeer naar en rond Utrecht, de lucht zal nòg meer verontreinigd worden, de stank zal niet te harden zijn en de stad wordt almaar minder leefbaar. En laten we niet vergeten wat dit allemaal kost! Geld dat volkomen verkeerd gebruikt wordt, weggegooid zelfs; dat zouden we veel beter kunnen inzetten om de doelen van dit klimaataccoord dichterbij te brengen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
10	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
11	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
12	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
13	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
14	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidsabsorberend materiaal.	Ja
15	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen.	Ja

			In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	
	16	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Nee
ZWE-00425	1	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen; bv. het kappen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is immoreel om zo om te gaan met de toekomst van onze kinderen.	De grote waarde van Amelisweerd voor de stad en de regio is bekend. Het is voor veel mensen, met recht, een zeer waardevol natuur- en recreatiegebied. Het project Ring Utrecht heeft als doelstelling om, naast de doorstroming en de veiligheid van het verkeer, waar mogelijk ook de leefkwaliteit te vergroten. Het ruimtebeslag is zo veel mogelijk geminimaliseerd en er worden diverse compensatie- en mitigatiemaatregelen getroffen. Toch kunnen niet alle natuur- en recreatiegebieden volledig worden gespaard. Zo ook langs de A27: ter hoogte van Amelisweerd kan aan twee zijden een bosstrook van 15 meter breed niet behouden blijven. De verloren gegane natuur en bomen worden ruimschoots gecompenseerd op andere locaties. En over de A27 komt een overkapping: een Groene Verbinding die de stad Utrecht beter verbindt met het landgoed Amelisweerd. Van het omzagen van meer dan 700 oude bomen in Amelisweerd is geen sprake. Ter hoogte van Amelisweerd betreft het aan de westzijde van de A27 74 bomen met een stamdiameter van 25 cm of meer, aan de oostzijde zijn dit er 114. De overige te kappen bomen hebben een kleinere stamdiameter en zijn in het uitgebreide bomenonderzoek beoordeeld als zaailingen. Alle te kappen bomen worden gecompenseerd.	Nee
	2	Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	In de eerste fase van het project Ring Utrecht (MER Eerste Fase) is een 'Niet Verbreden' alternatief onderzocht. Dit alternatief bestaat uit het verbeteren van het openbaar vervoer in de regio Utrecht en een aantal aanvullende maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en fietsen. Dit alternatief is afgevalen omdat het alternatief weinig bijdraagt aan de probleemoplossing op het hoofdwegennet en forse knelpunten op het gebied van landschappelijke inpassing en leefbaarheid met zich meebrengt. Zie paragraaf 2.3.1 van het algemene deel van de Nota van Antwoord. Ook nadere uitwerkingen van dit 'Niet Verbreden alternatief' ('OV++++' of 'De Kracht van Utrecht') losten de bereikbaarheidsproblemen onvoldoende op. Aan het eind van de MER Eerste Fase is gekozen voor een oplossing die bestaat uit het verbreden van het hoofdwegennet. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Bovendien zorgt het project Ring Utrecht niet alleen voor een goede bereikbaarheid van de stad Utrecht, maar ook voor een verbetering van de bereikbaarheid van de hele regio.	Ja
	3	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
	4	De oplossing Verbreden A27 is alleen beschikbaar voor de beperkte groep van automobilgebruikers. Voor de mensen die leven met spaarzaam gebruik van auto's auto	De A27 is voor iedereen met een auto toegankelijk, onafhankelijk of de bestuurder wel of niet spaarzaam gebruik maakt van de auto.	Ja

	<p>wordt niets gedaan, zij worden uitgesloten voor deze dure voorziening. De alternatieve oplossing is beschikbaar voor een veel grotere groep van gebruikers. De automobielgebruikers kunnen via de voorzieningen op de knooppunten nog steeds gebruik maken van de, niet verbrede, A27.</p>	<p>In de eerste fase van het project Ring Utrecht (MER Eerste Fase) is een 'Niet Verbreden' alternatief onderzocht. Dit alternatief bestaat uit het verbeteren van het openbaar vervoer in de regio Utrecht en een aantal aanvullende maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en fietsen. Dit alternatief is afgefallen omdat het alternatief weinig bijdraagt aan de probleemoplossing op het hoofdwegennet en forse knelpunten op het gebied van landschappelijke inpassing en leefbaarheid met zich meebrengt. Ook nadere uitwerkingen van dit 'Niet Verbreden alternatief' ('OV+++ of 'De Kracht van Utrecht') losten de bereikbaarheidsproblemen onvoldoende op. Aan het eind van de MER Eerste Fase is gekozen voor een oplossing die bestaat uit het verbreden van het hoofdwegennet. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Voor een nadere toelichting op de alternatievenafweging, zie paragraaf 2.3 van deze Nota van Antwoord.</p>	
5	<p>Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.</p>	<p>De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. In de eerste fase van het project Ring Utrecht (milieu-effectrapportage eerste fase) is een 'Niet Verbreden' alternatief onderzocht. Dit alternatief bestaat uit het verbeteren van het openbaar vervoer in de regio Utrecht en een aantal aanvullende maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en fietsen. Dit alternatief is afgefallen omdat het alternatief weinig bijdraagt aan de probleemoplossing op het hoofdwegennet en forse knelpunten op het gebied van landschappelijke inpassing en leefbaarheid met zich meebrengt. Ook nadere uitwerkingen van dit 'Niet Verbreden alternatief' ('OV+++ of 'De Kracht van Utrecht') losten de bereikbaarheidsproblemen onvoldoende op. Aan het eind van de milieu-effectrapportage eerste fase is gekozen voor een oplossing die bestaat uit het verbreden van het hoofdwegennet. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja
6	<p>De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.</p>	<p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (destijds ecologische hoofdstructuur: EHS, nu Natuurnetwerk Nederland: NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur behorende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van ruimtebeslag op het NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zgn. groene contour plaatsvindt.</p>	Ja

			In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelissewaard). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie. Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald. In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden.	
	7	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
ZWE-00426	1	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidsschermen.	Nee
	2	De 'groene verbinding' over de A27 is niet zo groen en doet weinig voor de omgeving. Een glazen overkapping zoals van Movares doet dat wel. Dit moet direct worden onderzocht en ingevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
	3	De EU voor luchtvervuiling zijn veel te ruim en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 op Europees niveau door strengere normen worden vervangen. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis ervan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden. Het is bovendien onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	4	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelissewaard, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	5	In Amelissewaard staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd, Daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer helemaal niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het ontwerptractébesluit. Dat zou dus een bedreiging voor het ontwerptractébesluit zijn. Heeft u daarom zo overhaast dit OTB gepubliceerd? Dat het overhaast is blijkt wel uit de vele fouten en omissies	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee

	7	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	8	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
	9	Het is onbegrijpelijk dat potentiële mogelijkheden om alternatieve energie op te wekken bij projecten die vallen onder de verantwoordelijkheid van een milieuminister niet optimaal worden benut. Geluidwerende schermen langs de Ring dienen dan ook standaard als een zonnepaneel te worden uitgevoerd, al dan niet in combinatie met de reconstructie	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
	10	Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstopten, en het leefklimaat daar verslechteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	11	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid aandacht besteed aan de voorgestelde maatregelen.	Ja
ZWE-00427	1	De Europese richtlijnen voor luchtvervuiling zijn veel te ruim en zullen \ongetwijfeld nog voor 2026 op Europees niveau strenger worden. Het effect van het verkeer op de Ring Utrecht moet worden doorgerekend. Het is verder niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	2	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	3	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. Uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	4	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
	5	Doe meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dat is de enige intelligente en toekomstbestendige oplossing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

6	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
7	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobility in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
9	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	U doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
10	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
11	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp-tracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
12	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaantvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden.	Ja

			Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	
	14	Om tot een positieve MKBA te kunnen komen bent u er blijkbaar van uitgegaan dat de Nederlander nog 100 (honderd!) jaar lang accijns op benzine en diesel zal blijven betalen. Dan kunt u toch een heel stukje verder in de toekomst kijken dan ik! Het lijkt mij ook echt totaal niet te rijmen met alle nationale en internationale afspraken omtrent CO2 uitstoot.	Deze manier om met accijns om te gaan is standaard in de werkwijze van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Het is inherent aan het gebruik van prognoses dat aannames over de toekomst gemaakt worden. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	15	Het verbaast mij dat de VVD, toch een partij die wars is van verspilling van belastinggeld, zo vasthoudt aan dit project. Ik vermoed dat hier een politiek spelletje wordt gespeeld, waardoor het mogelijk is dat het ego van een minister de drijvende kracht is achter een weg die niemand wil.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	16	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	17	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
ZWE-00428	1	Ik woon in Rijnsweerd op hemelsbreed een afstand van ongeveer 150 meter van het huidige tracé van de A27. Vanuit mijn slaapkamerraam heb ik, in elk geval in de winter, zicht op de deze snelweg. In het ontwerp-tracé van de A27 is een nieuw verkeersplein voorzien ter hoogte van Rijnsweerd van ongeveer 12 meter hoog. Ook wordt het tracé (met 15 rijbanen!) ongeveer 20 meter in westelijke richting (richting mijn huis) verbreed. Dit lijkt mij, gelet op mijn gezondheid en die van mijn gezinsleden (ik heb het over fijnstof en geluidsoverlast), een zeer onwenselijk situatie. Nu woon ik nog niet eens het dichtst bij het nieuwe tracé, maar er zijn ook nog woningen gelegen aan de Enny Vredelaan die op minder dan dertig meter van het nieuwe tracé komen te liggen. Hoe denkt u te bewerkstelligen dat de gezondheid van deze bewoners door de aanleg van het ontwerp-tracé niet achteruit gaat?	Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.	Ja
	2	Ik zie (op pagina 52) dat u tussen de viaducten over de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap, voorziet in een geluidsmuur van 6 meter hoog. Dat lijkt mij bij lange na niet genoeg om het geluid van een deels op 12 meter hoog gelegen verkeersplein te weren.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.	Nee

3	Ik zie verder dat het nieuwe tracé deels over de tennisbanen van TC Rijsweerd zal komen te liggen. Ik neem aan dat de tennisvereniging daardoor zal verdwijnen. Ook dit vermindert de leefbaarheid van de wijk. En een vermindering van de leefbaarheid heeft uiteindelijk ook zijn weerslag op de waarde van de in de wijk gelegen woningen. Zijn er plannen om dat te compenseren?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie. Het recreatieve belang van de directe omgeving van de Ring Utrecht is onderwerp van studie geweest in het deelrapport Ruimte en Ruimtelijke kwaliteit en dit aspect is betrokken in de besluitvorming. In het ontwerpproces is het ruimtebeslag zoveel mogelijk beperkt, maar ruimtebeslag op functies vlak langs de huidige A27 is bij de verbreding niet te voorkomen. Dit geldt ondermeer voor de tennisbanen die de vereniging huurt. De gemeente overlegt nader met u over een mogelijke nieuwe locatie. Het tracébesluit kan deze vervangende locatie niet vastleggen.	Nee
4	Verder vraag ik mij af waarom deze verbreding überhaupt nog nodig zou zijn. Ik zet daar grote vraagtekens bij.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
5	Het wegontwerp met 2x7 rijstroken in de bak bij Amelisweerd, 15 rijstroken tussen de Archimedelaan en de Laan tot de Wetenschap en extra parallelbanen op de A12 is gebaseerd op de verkeersintensiteiten in het Global Economy (hierna GE) scenario van het toekomstscenario WLO-1 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In december 2015 heeft het PBL, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, nieuwe toekomstscenario's openbaar gemaakt: de zogenaamde WLO-2 scenario's Hoog en Laag. Het GE scenario komt overeen met een verwachte economische groei die pas in 2046 volgens het nieuwe WLO-2 scenario Hoog wordt bereikt. Als het gemiddelde van de nieuwe WLO-2 scenario's Hoog en Laag 2030 als uitgangspunt zou worden genomen, dan zijn er minder extra rijstroken nodig. Ik wijs hierbij ook op het feit dat minister Schultz de verwachting heeft uitgesproken dat binnen 20 jaar alle auto's op de Nederlandse wegen zelfrijdend zijn. Uit studies blijkt dat de filedruk met 30 procent afneemt als 10 procent van de automobilisten automatisch rijdt. Als de verwachting van de minister uitkomt, dan kan de ruim 1 miljard euro beter aan andere doeleinden worden besteed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
6	De extra rijstroken op de A27 hebben een grote verkeersaantrekkende werking. Zo neemt het verkeer op de A27 tussen Rijsweerd en Lunetten met circa 70% toe ten opzichte van de verkeersintensiteit in 2014. Dit toont aan dat met de verbreding naar 2x7 rijstroken zoveel extra wegcapaciteit wordt geboden dat de A27 aantrekkelijk wordt voor verkeer dat nu een andere route neemt, en voor reizigers die nu nog met openbaar vervoer reizen. Dit geeft extra drukte op het stedelijk wegennet en past niet binnen het streven van de gemeente Utrecht om het autogebruik terug te dringen en gebruik van openbaar vervoer te stimuleren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
7	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
8	Het belangrijkste toetsingscriterium voor verkeer is de doorstroming op verschillende vooraf vastgestelde trajecten. In het rijksbeleid is vastgelegd dat de reistijd in de spits (de doorstroming) 2x langer mag zijn dan de reistijd bij een vrije verkeersafwikkeling. Met andere woorden een reistijdfactor van 2 leidt, volgens rijksbeleid, tot een acceptabele doorstroming op de ring. Met 2x7 rijstroken op de A27 is echter sprake van overcapaciteit. De verkeersaantrekkende werking die hier vanuit gaat, heeft negatieve gevolgen voor het milieu, met name op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. De gemeente Utrecht neemt vergaande maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze verbetering wordt met een keuze voor 2x7 rijstroken deels teniet gedaan door de hogere emissies van het extra verkeer op de snelweg. Ik vind het ongewenst dat in het gekozen wegontwerp meer asfalt wordt aangelegd dan nodig is volgens de reistijdnormen van het rijk. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid en is strijdig met de besteding van	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee

	rijksgeld aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit waarin Rijk en lokale overheden de luchtkwaliteit willen verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid		
9	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerptractébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
10	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
11	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
12	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
13	De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen toenemen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch toenemen. Daarnaast is het ook zeer waarschijnlijk dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
14	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja

	15	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
	16	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	17	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
ZWE-00429	1	Mijn belangrijkste of e reactie is het bezwaar tegen verandering van de omgeving (Kromme Rijn) waar ik met mijn gezin graag recreëren en fiets en vaar. Een 12 m hoge fly over is volstrekt niet nodig. Maar daarnaast maakt zo'n 12 meter hoog ding het vrijwel iedere inwoner van Utrecht onmogelijk om nog te genieten van de omgeving. Amelisweerd er Rijnauwen zijn belangrijke recreatiefaciliteiten voor de in oost wonende Utrechter. U weet dat omdat vele duizenden zijn (naar schatting dertigduizend). Zij allen zullen hinder ondervinden van de grote plein al, zowel op het water verblijvend, als hard lopend of fietsend of wandelend.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen toenemen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch toenemen. Daarnaast is het ook zeer waarschijnlijk dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	3	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	4	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	5	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is	Ja

		uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	
6	Pak eerst de grote problemen qua geluidsoverlast aan. Stel die niet uit tot het eind van het project. Voor mij is het onaanvaardbaar dat u de bewoners van Lunetten en Hoograven in geluidsoverlast laat leven. Het laten voortduren van de reusachtige geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het aanbrengen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, losgekoppeld van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten transparant zijn.	De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.	Nee
7	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
8	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
9	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar	Nee

	een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	
10	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
12	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
13	Dak op de bak. Een glazen overkapping van de A27 zou veel geluidsproblemen en stankproblemen kunnen voorkomen en reguleren. Dit alternatief dient z.s.m. nader onderzocht te worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
14	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
15	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja

	16	Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	Ja
	17	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
	18	In 2015 heeft de regering toegezegd het Urgenda klimaatvonnis te gaan uitvoeren. Dan is het onacceptabel dat de minister van I en M voortgaat op de weg van meer asfalt, omdat dat autogebruik, en daarmee de kooldioxide uitstoot verergerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	19	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewerd).	Nee
	20	Door de veranderingen in en bij Amelissewerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewerd).	Nee
	21	Doe meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dat is de enige intelligente en toekomstbestendige oplossing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00430	1	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
	2	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaantvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
	3	De EU voor luchtvervuiling zijn veel te ruim en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 op Europees niveau door strengere normen worden vervangen. Een doorrekening van de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee

	nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer en de A27 moet doorgevoerd worden. Het is bovendien onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.		
4	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
5	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
6	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m ²) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
7	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO ₂ -emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
8	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet net niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
10	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee

	bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: de bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.		
11	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste van een stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
13	Het nut van automobilititeit is over de piek. De opvolgende generatie gaat vaker met OV en fiets, communiceert veelal zonder zich te verplaatsen, rijdt in de Randstad minder auto. Er is meer ruimte op de A27 dan gedacht. Het is daarom noodzakelijk om in het Utrechtse de kwaliteit van de OV- , fiets- en loopverbindingen fors te verbeteren. Het is voor de doorstroom voldoende om de snelheid van de auto's op de Ring Utrecht te beperken tot 80 km per uur. De noodzaak om de A27 te verbreden is niet aanwezig. Ik kan absoluut niet accepteren dat onze volksvertegenwoordiging zo ons belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
14	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
15	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
16	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluiptverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.		
17	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
18	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
19	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
20	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja

			In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
ZWE-00431	1	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	3	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidsabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptraacébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van Geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Ja
	5	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerptraacébesluit niet compleet en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af.	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van	Ja

		de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	
6	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
7	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
8	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
9	De bereikbaarheid van de regio moet nodig verbeterd worden, en gelukkig is dit ook mogelijk ! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een geheel andere : de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak is tot mislukken gedoemd. Sterker nog, het resultaat zal het tegenovergestelde zijn van het beoogde doel.Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nòg minder toegankelijk, en verzieken daar het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
10	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp-tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
11	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

		En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.		
	12	Uit alles blijkt, dat de aannamen waarop uw gigantische wegoperatie stoelt, in de nabije toekomst onhoudbaar zullen zijn, en zelfs nu al hun geldigheid beginnen te verliezen. U gaat uit van een volle eeuw onafgebroken economische groei. Die hebben we nooit gehad, en niets wijst er op dat we die ooit zullen krijgen. (Trouwens: honderd jaar vooruitkijken?? Zullen we dat maar niet liever aan de science fiction-schrijvers overlaten?). U gaat ervan uit dat de mensen wel altijd dagelijks naar hun werk zullen blijven rijden. Ook dat zien we nu al, door meer thuiswerk en door flexibilisering, veranderen. U gaat ervanuit dat auto's altijd door mensen bestuurd zullen worden. Zelfs dat zal niet eeuwig duren. Zodra de besturing van auto's niet meer afhankelijk is van trage menselijke reflexen, zal de capaciteit van de bestaande wegen geweldig toenemen. Met andere woorden: de ontwikkelingen die nu al aan de gang zijn konden er wel eens toe leiden dat er over enige tijd helemaal geen fileprobleem meer is. Maar wèl, als u deze operatie doorzet, een enorme, vieze stapel overbodig asfalt en een hele hoop volstrekt onnodige en veelal onomkeerbare schade aan de leefomgeving.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee
	13	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	Ja
ZWE-00432	1	In 2015 heeft de regering toegezegd het Urgenda klimaatvonnis te gaan uitvoeren. Daarbij past niet dat de minister van Infrastructuur en Milieu voortgaat op de weg van meer asfalt, omdat dat autogebruik, en zodoende de CO2 uitstoot vergroot.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2	De Europese richtlijnen voor luchtverontreiniging zijn veel te ruim en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 op Europees niveau door strengere normen worden vervangen. Het effect van het verkeer op de Ring Utrecht moet worden doorgerekend. Het is daarnaast onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	3	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de	Nee

		omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	
4	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
6	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Ja
7	Het doel van dit plan is de bereikbaarheid van de stad en de Uithof te verbeteren. De autobereikbaarheid van de Uithof is het meest gediend als er weinig auto's de Uithof op willen. Wilt u weinig auto's in de Uithof, zet dan niet veel auto's op de snelweg.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
8	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisseweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisseweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.	Ja

		Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	
9	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisseweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisseweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
10	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
11	In Amelisseweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
13	Met name de teloorgang van bestaande natuur, het mogelijk toenemen van gemotoriseerd verkeer rond Utrecht en het verslechteren van de luchtkwaliteit zijn zaken die mij na aan het hart liggen en vormen de reden dat ik u deze brief stuur.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00433	<p>1 Ik lees al ruim vijftig het weekblad The Economist. De liberaal-kapitalistische overtuiging van dat blad en het bijbehorend geloof in economische groei als universeel wondermiddel deel ik niet, maar de verwoording ervan is voortreffelijk en daarom lees ik het nog altijd graag.</p> <p>Het besluit om de A27 bij Utrecht-Lunetten te verbreden lijkt terug te gaan op diezelfde overtuiging en datzelfde geloof. Toch staat het haaks op alles wat ik de laatste jaren in The Economist heb gelezen waar het om verkeersbeleid gaat, speciaal om autoverkeer rond grote steden. Als voorbeeld van wat ik bedoel wijs ik op een artikel uit september 2012, "The road less travelled", online te vinden op http://www.economist.com/node/21563327. Als bijlage stuur ik een vertaling van dit artikel mee.</p> <p>Ik neem aan dat de verantwoordelijke minister en/of haar ambtenaren wel op de hoogte is van inzichten en aanbevelingen zoals gepresenteerd in dit artikel. Daarom lijkt het me niet nodig om ze samen te vatten. De vraag is niet of zij dit weet, maar waarom zij het negeert. Zolang zij het negeert, is haar beleid niet serieus te nemen.</p> <p>Kort gezegd komt het erop neer dat</p> <ul style="list-style-type: none"> - The Economist (met en namens vele deskundigen) zegt: "Het roer moet om!" en dit uitvoerig en overtuigend beargumenteert, terwijl - onze VVD-minister zegt: "Het roer moet NIET om!" en doet alsof belangrijke tegengeluiden zoals die van The Economist niet bestaan. 	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Het artikel waarnaar u refereert is bekend. Het artikel sluit niet aan bij het vigerende beleid en toetsing van het project aan de opinie in dit artikel is derhalve niet aan de orde.</p>	Nee
2	Een definitief besluit voor verbreding van de A27 is onverantwoord zolang daar slechts het oude, twintigste-eeuwse type argumentatie aan ten grondslag ligt. "Meer asfalt" is als oplossing voor verkeersproblemen een GIFTIGE FOPSPEEN. Het besluit vraagt om een	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	Ja

	<p>veel steviger, werkelijk eigentijdse en toekomstbestendige onderbouwing. Waarschijnlijk is die onderbouwing niet mogelijk. In dat geval moet het plan worden afgeblazen.</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten over de lange termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten. Voor meer informatie over de modelinstellingen en de kwaliteit van het gehanteerde verkeersmodel NRM zie bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de ontwikkeling van de (auto)mobiliteit is meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
3	<p>Uit de vele mogelijke redenen waarom het moet worden afgeblazen noem ik er slechts één: de herrie. Dat dit slechts een probleem voor naburige woonwijken of natuurgebieden een probleem zou zijn, is een fictie. Ik woon bijna 2 km ten westen van de A27 in de Utrechtse wijk Tuindorp en ook daar heb ik er veel last van. Ik moet er niet aan denken dat dit nog erger wordt. Het idee van deze zelfde minister dat er vooral 's nachts op veel snelwegen wel harder dan 120 km/u gereden zou mogen worden is voor mij een bewijs te meer dat haar beleid grenst aan wanbeleid.</p>	<p>Met de geluidbeperkende maatregelen die zijn opgenomen in het Ontwerp tracébesluit wordt in vrijwel het gehele onderzoeksgebied de geluidbelasting niet hoger dan is toegestaan volgens de huidige geluidproductieplafond. Het project Ring Utrecht zorgt hierdoor voor een verbetering van de geluidssituatie. Uit het 'Deelrapport geluid - rapportage ten behoeve van milieu-effectrapportage' is aangegeven dat het totaal aantal gehinderden met het project afneemt.</p>	Nee
ZWE-00434	<p>1. Nut en noodzaak in relatie tot recente studies De verbreding is nodig om de doorstroming op de A27 te bevorderen, zo wordt gesteld in het OTB. Wij constateren echter dat de verkeersintensiteit van de prognoses (de zogenaamde GE-scenario's) waarmee is gerekend voor het OTB pas in 2046 zullen worden bereikt, volgens recent door het ministerie gepubliceerde nieuwe berekeningen (zogenaamde WLE 1 en 2 scenario's). Wij wijzen hierbij ook op het feit dat minister Schultz de verwachting heeft uitgesproken dat binnen 20 jaar alle auto's op de Nederlandse wegen zelfrijdend zijn. Uit studies blijkt dat de filedruk met 30 procent afneemt als 10 procent van de automobilisten automatisch rijdt. Daarnaast schat het Centraal Plan Bureau (CPB) in haar second opinion van de maatschappelijke kosten-baten-analyse van het project niet alleen de kosten van het OTB hoger in dan de baten, maar ook meent het CPB dat alternatieven die in een eerder stadium zijn afgefallen vanwege de verkeersveiligheid, inmiddels door nieuwe veiligheidsonderzoeken niet mogen worden uitgesloten. Het CPB en het Planbureau voor de Leefomgeving geven</p>	<p>Voor de beantwoording van dit deel van uw zienswijze zie het algemeen deel van de nota van antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak. De diverse onderdelen komen in deze hele paragraaf aan de orde.</p>	Nee

	<p>bovendien in hun recent verschenen studie 'Kansrijk mobiliteitsbeleid' aan dat de aanleg van meer asfalt een aanzuigende werking heeft op het verkeer en op de lange termijn files alleen maar zal verergeren. In 2013 toonde onderzoek van Witteveen en Bos ten slotte aan dat een capaciteit van 2 keer 6 rijstroken ook een goede en veilige mogelijkheid is, wanneer de maximumsnelheid wordt terug gebracht naar 80 km/u. Het terugbrengen van de maximumsnelheid rond steden bepleiten wij al langer, omwille van leefbaarheid en doorstroming. Overigens is de ontwerpsnelheid in het OTB 100 km/u, maar gaat u voor verkeersveiligheid uit van 120 km/u. Hoe zit dit?</p>		
2	<p>2. Aantasting leefbaarheid in de stad en van landgoed Amelisweerd Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Met deze verbreding van 15 meter aan weerskanten van de bak wordt het landgoed, waaronder het bijzondere moerasbos, en de kwetsbare natuur wederom onherstelbaar aangetast. Maar het effect van de beoogde verbreding reikt veel verder. De leefbaarheid in de wijken van de oostkant van de stad (Hoograven, Lunetten, Rijnsweerd, Voordorp en Blauwkapel) wordt er ernstig door aangetast. De luchtkwaliteit, die in Utrecht al zorgelijk is, wordt verder verslechterd door de forse toename van het autoverkeer. De aanname in het ontwerp-tracébesluit, dat de luchtkwaliteit niet verslechtert, omdat de toename van het autoverkeer wordt gecompenseerd door betere doorstroming, achten wij niet realistisch. De verbreding van de A 27 veroorzaakt bovendien een enorme stijging in het verkeerslawaaï. Het feit dat geluidsmuren van wel 12 meter hoog nodig zijn om de gevolgen enigszins in te dammen, spreekt boekdelen. Bovendien komt het verkeer bij knooppunt Rijnsweerd straks op drie verschillende niveaus te liggen. Is hier wel rekening mee gehouden bij de geluidsberekeningen?</p>	<p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende MER Tweede Fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die zijn opgenomen in het ontwerp-tracébesluit wordt in vrijwel het gehele onderzoeksgebied de geluidbelasting niet hoger dan is toegestaan volgens de huidige geluidproductieplafond. Het project Ring Utrecht zorgt hierdoor voor een verbetering van de geluidssituatie. Uit het 'Deelrapport geluid - rapportage ten behoeve van milieu-effectrapportage' is aangegeven dat het totaal aantal gehinderden met het project afneemt.</p> <p>Bij de afweging van de geluidbeperkende maatregelen is vanzelfsprekend het nieuwe ontwerp van de rijksweg, inclusief het knooppunt Rijnsweerd, meegenomen. Gebleken is dat met de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer.</p>	Ja
3	<p>3. Risico's folieconstructie Bij de werkzaamheden binnen het folie bestaat een reëel risico dat het vlies beschadigd raakt. We hoeven u neem ik aan niet te wijzen op de recente soortgelijke problemen bij de A4 Midden Delfland. De risico's hiervan voor het grondwaterpeil en mogelijke overstromingen zijn niet te overzien. Daarbij bent u voornemens te gaan werken met onbewezen technieken. Wij vinden het onverantwoord met dergelijke innovaties in een zeer dichtbevolkt gebied zoals Utrecht te experimenteren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p>	Ja

4	<p>4. Goedkopere en minder ingrijpende alternatieven binnen handbereik Het project kost minstens 1,1 miljard euro en de uitvoering zal minstens acht jaar grote overlast veroorzaken voor zowel weggebruikers als omwonenden. Wij vinden dit gezien bovenstaande bezwaren onaanvaardbaar. Het uitbreiden van asfalt is een ouderwetse maatregel, waarvan het verleden bovendien bewezen heeft dat die niet blijkt te werken. Extra ruimte trekt immers weer extra auto's aan en dit zorgt op termijn ook weer voor files. Om de doorstroming, luchtkwaliteit en geluidshinder te verbeteren kan ook gedacht worden aan een verlaging van de maximumsnelheid. De paar seconden tijdverlies die dit zou opleveren is wat ons betreft verwaarloosbaar ten opzichte van de enorme financiële en maatschappelijke kosten van het huidige OTB. Bovendien is er steeds meer draagvlak in de samenleving voor een systeem van kilometerbeprijzing/rekeningrijden. De technologische ontwikkelingen in de afgelopen jaren maken dit alleszins haal- en betaalbaar. Ook het verder stimuleren van de ontwikkeling van de elektrische en zelfrijdende auto vanuit de overheid draagt bij aan verbeterde doorstroming en luchtkwaliteit. Ten slotte kan ook met de inzet voor goed openbaar vervoer (bijvoorbeeld de spoorverbinding Almere-Utrecht-Breda) een volwaardig alternatief voor het wegverkeer worden geboden.</p> <p>Ik verzoek u bovenstaande argumenten in overweging te nemen en op basis daarvan het ontwerp-tracébesluit te verbeteren, en daarbij af te zien van de voorgenomen verbreding van de A27.</p>	<p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>In het MER Eerste Fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten over de lange termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten. Voor meer informatie over de modelinstellingen en de kwaliteit van het gehanteerde verkeersmodel NRM zie bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Opgemerkt wordt dat de te hanteren uitgangspunten van de verkeersmodelberekeningen met het NRM jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij wordt steeds de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden. De verlaging van de maximumsnelheid op het hoofdwegennet naar 100 km/uur is meegenomen in de berekeningen. Kilometerbeprijzing, oftewel rekeningrijden is niet meegenomen in de berekeningen omdat dit geen vastgesteld beleid is.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De</p>	Ja
---	---	---	----

			conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen. In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.	
ZWE-00435	1	Het doel van dit plan is de bereikbaarheid van de stad te vergroten. De autobereikbaarheid van de stad is het meest gediend als er weinig auto's de stad in willen. Wilt u weinig auto's in de stad, zet dan niet veel auto's op de snelweg! Minder snelweg = betere autobereikbaarheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).	Nee
	3	De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	4	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
	5	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	6	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	7	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen.	Ja

		In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	
8	Nu hebben we nèt het klimaatacckoord ondertekend, de inkt is nog nat, en dan komt u alweer met zo'n groot project dat dit accoord met voeten treedt! Weer een mooi geval van met de mond belijden en het tegenovergestelde doen! Want dat is natuurlijk aan de hand met dit project: het lokt nòg meer verkeer naar en rond Utrecht , de lucht zal nòg meer verontreinigd worden, de stank zal niet te harden zijn en de stad wordt almaar minder leefbaar. En laten we niet vergeten wat dit allemaal kost! Geld dat volkomen verkeerd gebruikt wordt, weggegooid zelfs; dat zouden we veel beter kunnen inzetten om de doelen van dit klimaataccoord dichterbij te brengen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
9	De EU voor luchtkwaliteit schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 strenger gemaakt worden. Het effect van het verkeer op de Ring Utrecht moet worden doorgerekend. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese richtlijnen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
10	Vorig jaar heeft de milieustrategie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar, belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meerasfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2-uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
11	Recentelijk hebben het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geconstateerd dat de aanleg van extra snelwegen in Nederland niet meer rendabel is.! Dat geldt dan toch zeker voor dit project, dat door alle ingrepen in de leefomgeving van mens, dier en plant toch al extra duur is. Zelfs organisaties als RAI, Bovag, ANWB, en andere belangenbehartigers van automobilisten, pleiten er allemaal voor files op te lossen door rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie. Daarentegen veroorzaken asfalt en wegverbredingen, zeker op de lange termijn, alleen maar méér files.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
12	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelissewerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelissewerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelissewerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
ZWE-00436	1 Een van de redenen om in Lunetten te gaan wonen was vanwege het feit dat een zeer groene wijk is. Ik geniet elke dag van het gefluit van alle vogels om mij heen. Regelmatig wordt dit geluid verstoord door het akelige geluid van de snelweg. Met de verbreding van de A27 zal het geluid alleen maar toenemen en zullen de vogelgeluiden naar de achtergrond verdwijnen. Iets wat ik zeer triest zou vinden. Daarom pleit ik voor het afzien van deze verbreding en voor het zoeken naar alternatieven die minder in de natuur snijden.	In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstrend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor	Ja

		<p>gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbeterd. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermde) soorten).</p>	
2	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
3	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja
4	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de	Nee

	extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.	
5	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
6	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp-tracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
7	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluisverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
9	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente	Ja

		grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.		
	10	Het risico van scheuren van de folie moet afgewenteld worden op de gebruikers van het snelwegennet: jaren lang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunettenen Rjinsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
	11	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
ZWE-00437	1	<p>Beperken van geluidhinder</p> <p>Onderdeel van het Ontwerp-Tracébesluit zijn de omgevingseffecten waarvan geluidhinder voor Hoograven het belangrijkste aspect is. In de Wet milieubeheer wordt het weggedeelte tussen Oudenrijn en Lunetten aangemerkt als één van de acht saneringslocaties van de zwaarste categorie (C). Aan dit traject grenzen onder andere Kanaleneiland, Hoograven-Zuid en Lunetten, wijken waar veel gezinnen met jonge kinderen wonen en zich scholen en sportvoorzieningen in de directe nabijheid van de weg bevinden. Al jaren is hier sprake van een uitermate slecht leefklimaat als gevolg van steeds maar toenemende verkeersdruk en het uitblijven van doeltreffende geluidmaatregelen. Zo bevindt zich langs het deel van de A12 dat het Merwedekanaal kruist nog steeds geen geluidscherm en is ook de rest van het tracé slechts voorzien van nauwelijks functionerende houten schermen van maximaal 2 meter hoogte. Dit heeft te maken met de oorspronkelijke Wet op de geluidhinder die bepaalde dat als er geen werkzaamheden aan een weg worden uitgevoerd, het Rijk ook geen geluidwerende maatregelen hoeft te treffen. Het is duidelijk dat dit tot zeer schrijnende situaties heeft geleid, zoals voor onze wijk. In de nieuwe Wet milieubeheer is dit onderkend en om die reden is dit deel van de snelweg als saneringslocatie aangemerkt.</p> <p>Doordat het Rijk ervoor heeft gekozen om de sanering mee te nemen in het project Ring Utrecht, wordt een voorrangsaanpak bedreigd. In het Ontwerp-Tracébesluit wordt de volgorde van de werkzaamheden namelijk overgelaten aan de uitvoerende aannemer. Dat zou erin kunnen resulteren dat geluidschermen om praktische redenen pas aan het einde van het project (na vijf à tien jaar) gerealiseerd worden. Voor Hoograven is dit onacceptabel en de Bewonersgroep dringt er dan ook op aan dat bij de aanbesteding de plaatsing van geluidschermen als eerste fase van het project als randvoorwaarde geldt. Ook is het mogelijk dat de ombouw van de Ring vertraging zal opleveren om politieke of technische redenen (bijvoorbeeld problemen met de waterhuishouding bij Amelisseweerd). In dat geval dient de koppeling van de geluidsanering aan de ombouw van de Ring te</p>	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>Zoals u aangeeft geldt voor geluidgevoelig objecten in de Wet milieubeheer een voorkeurswaarde van 50 dB. Met name in bestaande situaties, zoals bij Hoograven, kan aan deze voorkeurswaarde alleen worden voldaan met zeer omvangrijke maatregelen die vanwege andere bezwaren niet gewenst zijn. Hierbij valt te denken aan extreem hoge kosten of bezwaren uit oogpunt van technische bezwaren of stedenbouwkundige inpassing. De Wet milieubeheer is erop gericht om de geluidbelasting met een project niet te doen toenemen ten opzichte van de situatie zoals is toegestaan op basis van de huidige geluidproductieplafonds. Voor de woningen in Hoograven geldt bovendien de wettelijke opgave om de geluidssituatie in Hoograven te saneren: het streven was om de geluidbelasting met 5 dB te verlagen ten opzichte van de toegestane waarde.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen zoals in het tracébesluit van de Ring Utrecht opgenomen worden, kan de geluidbelasting bij vrijwel alle woningen in Hoograven met 5 dB of meer worden verlaagd. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke opgave en zijn verdergaande maatregelen niet doelmatig.</p> <p>Voor Hoograven is in het voorlopige pakket een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject</p>	Ja

	<p>worden losgelaten en moet de geluidsanering in een afzonderlijk project op korte termijn (in 2017 of 2018) worden uitgevoerd.</p> <p>Vervolgens zijn de geluidmaatregelen die in het Ontwerp-Tracébesluit staan, onvoldoende.</p> <p>De woningen langs de Herautsingel, die het dichtst bij de snelweg staan, kampen nu met een belasting van 64 decibel op de gevel. Na de ombouw van de A12 en de plaatsing van een geluidscherm van 7 meter hoog is dit volgens de berekeningen van het Ontwerp-Tracébesluit nog steeds 55 decibel. Dit is ruim boven de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. De Wet milieubeheer stelt dat de hoeveelheid geluid op de gevel van woningen bij voorkeur niet mag uitkomen boven deze voorkeursgrenswaarde van 50 decibel.</p> <p>De Bewonersgroep Hoograven vindt dan ook dat de schermen zodanig verhoogd dienen te worden dat deze 50 decibel niet wordt overschreden. Vervolgens moet voorkomen worden dat de bewoners van de Herautsingel worden opgesloten achter een muur. Dat is mogelijk door hier geen betonnen wand, maar een transparant scherm te plaatsen waarachter de zon en de wolken zichtbaar blijven. Daarbij kan het zicht op het scherm vanuit de woonkamer en de straat verzacht worden door ervoor beplanting aan te brengen. Daarnaast moeten de bomen langs de Herautsingel en Sportpark Hoograven-Zuid zo veel mogelijk behouden worden. We zijn van mening dat vijftig bomen kunnen blijven staan.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht beschikbare 15 miljoen euro voor bovenwettelijke maatregelen kan worden aangesproken voor deze verhoging van het scherm tot 9 à 12 meter in combinatie met een transparante uitvoering.</p>	<p>doorlopen. In het pakket is voor Hoograven een bovenwettelijke maatregel voorzien: het verhogen van het wettelijke scherm van 7 naar 9 meter. Op de website van de provincie kunt u het totale bovenwettelijke maatregelpakket zien, zie https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht.</p> <p>Met deze maatregelen wordt bereikt dat bij alle woningen in Hoograven de geluidbelasting niet hoger dan 55 dB zal zijn.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven. Daarbij is ook beoordeeld waar bomen moeten worden gekapt en welke bomen kunnen worden gespaard.</p> <p>De bomen die het dichtst bij de weg staan kunnen niet blijven staan vanwege de wegverbreding. Een aantal bomen kan wel blijven staan. Na afloop van het project zal in overleg met de gemeente de parkstrook heringericht worden.</p>	
2	<p>Opwekken van zonne-energie</p> <p>De Bewonersgroep heeft zich verbaasd over de weinig actieve houding van Rijkswaterstaat met betrekking tot de benutting van de meer dan 1000 kilometer aan geluidschermen langs de snelwegen in ons land. Zeker een uitvoeringsdienst als Rijkswaterstaat, direct ressorterend onder een (milieu)minister die verantwoordelijk is voor de realisatie van de afspraken gemaakt tijdens de Klimaatop in Parijs, dient naar onze mening een voorbeeldfunctie te vervullen als het gaat om de transitie naar duurzame energie.</p> <p>Geluidschermen kunnen optimaal benut worden voor de opwekking van zonne-energie. Dat blijkt uit voorbeelden in ons land en het volledig geïntegreerde energieopwekkende geluidscherm SONOB, dat bouwbedrijf Heijmans recent heeft ontwikkeld met onder andere de Technische Universiteit Eindhoven (zie: www.heijmans.nl/nl/nieuws/zonne-energie-innovaties-om-te-volgen). Rijkswaterstaat maakt in de brochure 'Geluid langs wegen' (oktober 2014) ook melding van deze toepassing in zijn project Solar Highways, waarvoor de Europese Commissie een subsidie heeft verstrekt.</p> <p>Zo kunnen de geluidschermen langs de A12 ter hoogte van Hoograven en Lunetten elektriciteit genereren voor meer dan 1000 woningen in deze wijken. De productie en distributie van de opgewekte stroom zou kunnen plaatsvinden middels een op te richten coöperatie waarbij naast Rijkswaterstaat ook de burgerinitiatiefgroep Hoograven Duurzaam! ondersteund door Energie-U (vrijwilligersorganisatie voor Utrecht als geheel) wil participeren.</p> <p>Misschien kan daarbij gebruik worden gemaakt van de subsidieregeling SDE+ 2016 of de zogenaamde postcoderoosregeling.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p> <p>Rijkswaterstaat kan geen subsidies aanvragen van de subsidieregeling SDE+.</p>	Nee

	<p>Wij verzoeken Rijkswaterstaat dan ook om het energieopwekkende geluidsschermbaan op te nemen als een vast element in het definitieve Tracébesluit.</p>		
3	<p>Verbetering van de luchtkwaliteit Bij verbetering van de luchtkwaliteit gaat het ons voornamelijk om de concentraties aan NO₂ en fijnstof (PM₁₀, PM_{2,5} en PM_{0,1}). Allereerst hebben de hiervoor genoemde geluidsschermen een positief effect op de vermindering van de NO₂-concentratie. Maar er is meer mogelijk, hoewel de voorzieningen waarmee fijnstof, geproduceerd door de auto's op de A27/A12, kan worden afgevangen, nog in de kinderschoenen staan. Toch is de Bewonersgroep Hoograven van mening dat voor onze wijk die grenst aan de grootste verkeersdraaischijf van ons land een maximale inspanning nodig is om de luchtkwaliteit te verbeteren. De ervaringen opgedaan met de Smog Free Tower in Rotterdam van Daan Roosegaarde laten zien dat afvangen van ozon en fijnstof mogelijk is. We stellen voor te onderzoeken welke voorzieningen hier ingezet kunnen worden en deze vervolgens ook toe te passen.</p>	<p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg. In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel. In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidsschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidsschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidsschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>In de milieu-effectrapportage (Hoofdstuk Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) en in de Gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is ingegaan op de mogelijkheden om de emissies en de verspreiding van luchtverontreinigende stoffen te beperken. Er zijn naast geluidsschermen geen aangetoonde technische oplossingen op locatie om de concentraties rond de snelwegen te verlagen. Zoals in de milieu-effectrapportage is aangegeven wordt de ontwikkeling van luchtzuiverende schermen gevolgd, en is de vormgeving van de schermen erop gericht om het toevoegen van specifieke beplanting mogelijk te maken. Locaties waar deze maatregelen specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven én geluidsschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidsschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen, bijvoorbeeld op de volgende locaties: -Groenekan (oostbaan A27) -Voordorp, Maarschalkerweerd (westbaan A27) -viaduct Utrechtseweg (oostbaan A27); -Hoograven, Lunetten (noordbaan A12). De genoemde Smog Free Tower biedt mogelijk zeer lokaal in een binnenstad een positieve bijdrage (er zijn geen metingen gepubliceerd) maar biedt geen oplossing voor een lang traject langs een snelweg, zoals Hoograven lang de A12.</p>	Ja

	<p>4 Beperken van overlast tijdens de uitvoering Tijdens de uitvoering van een zo omvangrijk project is het onvermijdelijk dat er overlast in de omgeving ontstaat. Toch moet voorkomen worden dat dit een sluitpost wordt en dat aannemers hier te veel vrijheden krijgen. Het gaat dan om extra belasting of juist afsluiting van wegen in de omgeving en ook om de geluidhinder van machines en vrachtauto's bij de uitvoering. Omdat hiervan nog geen inschatting kan worden gemaakt, stellen we voor om tijdens het gehele uitvoeringsproces een begeleidingsgroep in te stellen waarin dit vroegtijdig wordt besproken en waarin de wijk is vertegenwoordigd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Een zorgvuldige communicatie met buurtbewoners is een belangrijk aandachtspunt, ook in de realisatiefase. Hoe dit precies zal worden ingevuld en wie daarbij wat doet zal de komende periode samen met de gemeente worden ingevuld. Dit aspect zal ook onderdeel uitmaken van de gunningscriteria.</p>	Nee
	<p>5 Vormgeving oversteek Merwedekanaal langs A12 Ten slotte dient de nieuwe voetgangersoversteek boven het Merwedekanaal minimaal 2 meter breed te worden vanwege het toenemend gebruik in de toekomst. In de visie van de gemeente wordt binnen het gebied tussen de A12, het Merwedekanaal, de Beneluxlaan en de Europalaan ingezet op het geleidelijk transformeren van werken naar wonen. Dit is te vinden in het Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal en het Handelingsperspectief A12-zone alsook de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone waarnaar wordt verwezen in de stukken behorend bij het Ontwerp-Tracébesluit.</p> <p>Het uitvoeren van de oversteek als voetpad met trappen voorzien van fietsgoten zou een gemiste kans zijn om een aantrekkelijker route tussen de oost- en westoever van het Merwedekanaal te realiseren. Maar ook zonder dit toekomstperspectief is het nodig de oversteek aan te passen aan het huidige gebruik. Niet alleen voetgangers maken gebruik van de oversteek, maar ook fietsers, voornamelijk afkomstig van de roeiverenigingen Orca, Triton en Viking. Zij gebruiken het pad ook om met een grote winkelwagen naar de groothandel GEPU te lopen (gelegen aan de westzijde van het Merwedekanaal). Daarnaast wordt het pad gebruikt door buurtbewoners op de fiets, onder wie kinderen en ouderen voor wie de alternatieve route over de Liesboschbrug niet geschikt is vanwege het drukke vrachtverkeer en de onoverzichtelijke oversteek. Trappen met fietsgoten zullen voor hen een onoverkomelijke barrière vormen.</p> <p>Samenvattend zijn wij van mening dat de oversteek uitgevoerd dient te worden met een profiel van 2 meter breed en opnieuw voorzien moet worden van hellingbanen, waarbij het geluidscherm dan gepositioneerd is tussen de oversteek en de snelweg.</p>	<p>Hoewel het geen officiële fietsverbinding betreft, is bekend dat de oversteek wel regelmatig wordt gebruikt. Het is een misvatting dat er trappen komen met een fietsgoot. Op de ontwerp-tracébesluit-kaarten is een verbinding met een breedte van 2,5 m opgenomen met zowel aan de oost als aan de westzijde een hellingbaan. Deze oplossing wordt in het tracébesluit gehandhaafd en voldoet daarmee aan uw wens. Ook uw wens om het geluidscherm tussen A12 en de oversteek te positioneren is in het ontwerp-tracébesluit aanwezig en wordt in het tracébesluit gehandhaafd.</p>	Nee
ZWE-00438	<p>1 Gebrek aan nut en noodzaak, en twijfels over effectiviteit Recent onderzoek van juist ook voor de Rijksoverheid gezaghebbende instituten als het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geven aan dat investeren in meer wegen niet rendabel is. Er zijn andere, zowel effectievere als efficiëntere maatregelen beschikbaar, om files te doen afnemen. Het CPB noemt: kilometerheffing, investeren in voor- en natransport bij OV als betere alternatieven. Het kan toch niet zo zijn dat de professionele opinie van het CPB in twijfel wordt getrokken?!</p> <p>In het geval van de Ring Utrecht geldt daarnaast dat filevorming hier niet in de top10 van 2015 (bron: ANWB) stond. Het is derhalve bijzonder vreemd dat zoveel tijd, geld, moeite aan wordt besteed. Niet doen!</p> <p>De geplande verbreding van de A27 ter hoogte van de Utrechtseweg is onder andere een gevolg van de voorgenomen verbreding naar 7 rijstroken van de zgn. bak van Amelisweerd. Diverse studies tonen aan dat verbreding naar 6 rijstroken naar alle waarschijnlijkheid afdoende is, en ook voorkomt dat er teveel verkeersaanvullende werking optreedt (incl. milieugevolgen). Het is dus niet alleen onnodig maar ook nog eens onwenselijk om een verbreding naar 7 rijstroken te plannen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>In het MER Eerste Fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016).</p>	Ja

	<p>Daarnaast verwijst ik naar een beslissing van de Raad van State uit 1980 om de Bak van Amelisseweerd om meerdere redenen zo smal mogelijk te houden. Bijgevolg leidt dit tot minder rijstroken in de bak en daarmee t.h.v. de Utrechtseweg.</p> <p>Tevens wijs ik u op recente ervaringen en bevindingen m.b.t. de verbreding van de A4 bij Roelofarendsveen. Zelfs een instituut als Rijkswaterstaat geeft toe dat de files niet opgelost zijn en er zelfs extra congestie-problemen zijn gecreëerd, onder andere als gevolg van het zogenaamde flessehals-effect. Niet effectief dus. Dit effect zal op de A27 ook optreden omdat er geen verbreding t.h.v. de NRU en A27 richting Hilversum gepland staat. Juist ten hoogte van de Utrechtseweg (aan mijn kant) zal dit tot extra files vanwege flessehals-effect, en daarmee extra tot onaanvaardbare milieuverontreiniging leiden. Dit effect zal nog eens extra groot zijn vanwege de eerdergenoemde verkeer-aanzuigende werking vanwege wegverbreding elders op het traject.</p> <p>De recente ontwikkeling naar zelfrijdende auto's heeft grote positieve consequenties voor de filedruk; als 10% automatisch gaat rijden, nemen de files met 30% af. Ik verwijst hierbij, maar niet uitsluitend, naar de Deltafonds-analyse. En zelfs de Minister onderkent dit en geeft aan te verwachten dat binnen 20 jaar alle auto's zelfrijdend zijn; dit levert een enorme vermindering van filedruk hetgeen niet verder grootschalig investeren in wegen, logisch maakt. Zeker als de plannen voor de Ring Utrecht op z'n vroegst pas in 2026 gereed zijn. Wederom: niet doen dus!</p> <p>En tenslotte: de overheid heeft zich geëngaat aan CO2-reductie: het past derhalve niet om in deze mate te investeren in uitbreiding van wegen/asfalt, met als erkend gevolg dat de automobiliteit daarmee stijgt. Dit is tenstrijdig beleid!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisseweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisseweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisseweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende MER Tweede Fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden vermindert, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotatiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan het oplossen van vier files uit de filetop50. De hoogst genoteerde file staat op nummer 4 op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Dit is toegelicht in de toelichting op het tracébesluit (paragraaf 2.1 tabel 2.2).</p> <p>Ten zuiden van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) is verbreding voorzien in het project Ring Utrecht. Tussen de aansluiting Utrecht Noord (NRU) en knooppunt Rijnsweerd krijgt de A27 er in beide rijrichtingen een rijstrook bij. Tussen de aansluiting Utrecht Noord en de aansluiting Bilthoven wordt de weg al op korte termijn (2016-2018) verbreed. Dit is vastgelegd in het tracébesluit over het project A27/A1. Het project Ring Utrecht zet de spitsstrook op de rijbaan in de richting Hilversum om in een reguliere rijstrook.</p> <p>De vergelijking met Roelofarendsveen gaat niet op. Er is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen, maar van vier hoofdrijbanen.</p>	
2	<p>Voorkeursttraject is onacceptabel anders dan in voorkeursvariant 4C geschetst</p> <p>In 2014 schreef de minister (bron: Ik ga verder) dat ze het acceptabel vindt dat de snelweg wordt uitgebreid met 1 rijstrook en dat de snelweg daarmee 3,5 meter dichterbij naar de bestaande woning komt te liggen.</p> <p>Inmiddels lijkt het, op basis van OTB-planschetsen, zo te zijn dat de snelweg met 2 rijstroken wordt uitgebreid (aan 'mijn kant'), en dat de snelweg er 7 meter dichterbij</p>	<p>In juni 2014 is de voorkeursvariant (VKV) vastgesteld op basis van het ontwerp Selecteren Compact. In de VKV wordt de A27 tussen knooppunt Rijnsweerd en de aansluiting Utrecht-Noord verbreed met een rijstrook aan beide zijden van de weg (Bron: "Ring Utrecht A27/A12: Voorkeursvariant"). Het ontwerp van de VKV gaat uit van een onvolledige aansluiting Utrecht Centrum. Met het vaststellen van de Voorkeursvariant is tevens aangegeven dat voor knooppunt Rijnsweerd nader onderzoek zal plaatsvinden om</p>	Nee

	<p>komt te liggen. Dit is een onacceptabele verandering van de voorgestelde situatie, en in tegenspraak met eerdere uitgangspunten, en het genomen besluit voor variant 4C. Ik wijs u in dit verband ook op het onderstaande, dat dit bevestigt.</p>	<p>te komen tot een volledige aansluiting, waarbij alle richtingen vanaf Utrecht Centrum bereikbaar zijn. Hiertoe zijn diverse varianten uitgewerkt.</p> <p>In de notitie "Planstudie Ring Utrecht A27/A12: achtergrondnotitie keuze Rijnsweerd-varianten" (RWS, november 2014) zijn de verschillende varianten met elkaar en met de VKV/Selecteren Compact vergeleken en beoordeeld. De gekozen variant 4C heeft ter hoogte van de Utrechtseweg drie rijstroken op de parallelbaan. Dat is een rijstrook meer dan in een aantal andere varianten en ook een rijstrook extra ten opzichte van de VKV/Selecteren Compact. Dit betekent ook meer ruimtebeslag ter hoogte van de Utrechtseweg. Ondanks het extra ruimtebeslag ter hoogte van de Utrechtseweg heeft de integrale belangenafweging geleid tot de keuze van variant 4C.</p>	
3	<p>Omgevingsaspecten en effecten voor aangrenzende bewoners worden onvoldoende meegewogen</p> <p>Alle projectpublicaties en -toelichtingen roemen en noemen de niet verder verslechterende luchtkwaliteit en/of het niet overschrijden van geluids- en fijnstofnormen. Los van het ernstige en principiële bezwaar dat ik heb tegen de modelmatige, en daarmee niet-feitelijk-juiste, cijfermatige doorrekening, ben ik het niet eens met uw beperkte en eenzijdige concretisering van het begrip 'omgevingsaspecten'. Het element 'woongenot' zou ook meegewogen moeten worden. Concreet: een snelweg die minimaal 3,5 tot 7 meter dichter naar mijn woning komt te liggen, het kappen van bomen en een geluidswal die 1 tot 3 meter hoger is dan de huidige, brengt ernstig negatieve gevolgen met zich mee voor mijn woongenot en voor de dalende waarde van mijn huis. Als de plannen doorgaan dan komt er een muur recht naast mijn huis te staan die bijna 20 meter hoog is, en dat is hoger dan mijn huis. Dit is onacceptabel; de overheid heeft ook normen t.a.v. billijkheid en redelijkheid tegenover haar burgers in acht te nemen, zeker als het (in dit geval: discutabele) algemeen nut daarmee gediend wordt. En het kan ook zeker niet zo zijn dat het begrip 'omgevingsaspecten' eenzijdig door een overheid worden bepaald en ingevuld. In een samenleving anno 2016 behoren burgers daar ook een inspraak in te hebben, die nadrukkelijk verder en dieper gaat dan meedenken over de uitvoeringsvariant van het geluidsschermbaan (wat meer een doekje voor het bloeden is, dan feitelijke inspraak).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 63 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 376 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 439 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoetslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke</p>	Ja

		<p>effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	
		<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p>	
		<p>Het begrip woongenot is als zodanig niet meegenomen in de milieu-effectrapportage beoordeling omdat dit een subjectief begrip is. Wel is in het deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit gekeken naar verschillende aspecten van de leefkwaliteit. Uw specifieke situatie is meegenomen in de beoordeling belevingswaarde ruimtelijke kwaliteit waardoor deze in deelgebied 2 een negatief oordeel heeft gekregen. Daarom is er zorgvuldig gekeken naar een goede lokale inpassing en zijn gesprekken hierover gevoerd.</p> <p>Door de aanpassingen aan de A27 is het onvermijdelijk dat de weg dichterbij de bebouwing komt. Juist vanwege het ruimtebeslag van het ontwerp-tracébesluit is op deze locatie samen met u als bewoner gekeken naar diverse inpassingsmogelijkheden. Ook voorafgaand aan de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit is regelmatig overleg gevoerd met bewoners van de Utrechtseweg en bewonersvereniging LUW. De inrichting van de strook tussen de weg en de woningen is door Rijkswaterstaat nader vormgegeven in overleg met de betrokken bewoners.</p> <p>Voor wat betreft de specifieke geluidssituatie op deze woning geldt dat op grond van het huidige geluidproductieplafond een geluidbelasting van 58 dB is toegestaan, door de uitvoering van het project wordt de geluidbelasting 57 dB. Daarbij is rekening gehouden met de groei van het verkeer tot in de toekomst.</p>	
4	<p>Vervolgens wijs ik u erop dat met het uitbreiden van de snelweg aan onze kant uit, de overheid artikel 3 van de rechten van de mens overtreedt. Volgens art 3 van de rechten van de mens, heeft een ieder recht op leven. Dit recht wordt ons ontnomen: als we kijken naar de gevolgen van de uitbreiding van de snelweg richting ons als bewoners, dan kun je zien uit onderzoek dat de intensiteit van de Elementair koolstof (EC-)concentraties exponentieel toenemen. Zie exponentiële vervuiling, (bron: Dr. M. Roemer TNO, 2009). Volgens een rapport van het Planbureau van de Leefomgeving uit 2009 is op te maken dat EC een goede indicator is voor de verspreiding van fijnstofemissies door verkeer. In het dossier 'Fijn stof', hoofdstuk 3, 'Luchtkwaliteit'. Versie 1 © RIVM, Bilthoven, januari 2013, is te lezen in Tabel 3.2 dat de Levensduurverkorting door</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p>	Ja
		<p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect</p>	

	<p>blootstelling aan de fijnere fractie van fijnstof (PM2,5) in lucht in Nederland 11,8 maanden bedraagt.</p> <p>Mijn inziens is het beter dat de uitbreiding van de snelweg er niet komt omdat het elke meter dat de snelweg naar ons toekomt, onze levensduur met exponentiële waarde afneemt. Beter is ons dan wel uit te kopen, of helemaal geen verbreding te laten plaatsvinden.</p> <p>Daarnaast is het moeilijk te zeggen wat nu en op langer termijn de gevolgen zijn van de andere emissies zoals ultrafijnstof wat op dit moment moeilijk te meten en te modelleren. En in dit verband wijs ik u op het milieu-effect dat ontstaat wanneer de maximum snelheid niet tot 100 km/h beperkt wordt en blijft. Het is bekend dat een hogere snelheid onevenredig veel meer uitstoot van schadelijke stoffen met zich meebrengt. De overheid in deze heeft geen goede reputatie m.b.t. het zich houden aan snelheidsafspraken (zie A2-snelheidsverhoging tussen Utrecht en Amsterdam).</p>	<p>hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Voor een antwoord betreffende het artikel 2 (en niet 3) van de rechten van de mens wordt u verwezen naar het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en Wettelijk kader.</p> <p>In de rapportage Ring Utrecht, van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit, welke behoort bij de ontwerp-tracébesluit-documenten, is ingegaan op de concentraties en de effecten van roet (EC). Roet en ultrafijnstof worden vaak in relatie gebracht met gezondheidseffecten. In het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportageontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage luchtrapport is roet en ultrafijnstof niet meegenomen omdat er (nog) geen norm is waarop getoetst kan worden. In de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 is aangegeven dat in de huidige situatie de PM2,5 concentratie maximaal 14 u/m3 is en zal afnemen naar maximaal 9 u/m3 in 2030. Deze maximale concentratie in 2030 ligt onder de WHO advieswaarde van 10 u/m3. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door de NSL maatregelen.</p>	
5	<p>In dit verband wil ik ook aandacht vragen voor trillingen. Voor zover bekend is naar trillingshinder in het geheel geen onderzoek gedaan. Met het zo dicht bij de woning aanleggen van de extra rijstrook/ extra rijstroken is de kans op extra trillingshinder en hinder als gevolg van laag-frequent geluid aanzienlijk.</p>	<p>In de richtlijnen voor de planstudie Ring Utrecht is het aspect laagfrequent geluid niet genoemd. Binnen het projectgebied zijn er namelijk geen specifieke installaties of apparaten aanwezig die LFG kunnen veroorzaken. Om die reden is het aspect laagfrequent geluid niet onderzocht in het project Ring Utrecht.</p> <p>Trillingen die veroorzaakt worden door verkeer zijn meestal een direct gevolg van de slechte kwaliteit van de weg. Aangezien de wegen in het project Ring Utrecht in zijn geheel worden gereconstrueerd, worden bestaande oneffenheden worden weggenomen en zal de weg weer vlak worden. Bovendien worden in het project de voegovergangen bij de viaducten worden aangepakt, waardoor de geluidproductie en de trillingshinder van deze constructie afneemt.</p>	Ja
6	<p>Terugkomend op het genoemde punt van modelmatige berekeningen: ik ben van mening dat de impact van de diverse plannen op het gebied van geluid en fijnstof zodanig groot is voor ons als directe aanwonenden, dat wij recht hebben op niet alleen modelmatige berekening, maar ook feitelijke, directe/echte metingen. De inzet hiervan is proportioneel en dus redelijk i.r.t. de omvang en impact van dit project.</p>	<p>In de beantwoording van zienswijzepunt 3 is reeds ingegaan op dit punt. Het feit dat u direct aanwonende bent heeft hier geen invloed op.</p>	Nee
7	<p>Programmatische aanpak stikstof</p> <p>Het is overigens nog maar zeer de vraag of uitbreiding wel toegestaan is. Uit de stukken volgt dat het project is opgenomen als prioritair project onder de Programmatische Aanpak Stikstof. Het is evident dat de aanleg en het gebruik van de aangepaste wegenstructuur leidt tot extra stikstofdepositie op diverse nabijgelegen en ook verder weggelegen Natura 2000-gebieden. Omdat het project is opgenomen als prioritair project in de PAS kan gebruik worden gemaakt van de ontwikkelruimte zoals deze onder de PAS beschikbaar is. Het is echter zeer de vraag of de Programmatische Aanpak Stikstof zoals deze nu wordt uitgevoerd in overeenstemming is met artikel 6 van de Habitatrichtlijn en de rechtspraak daarover van het Hof van Justitie van de EG. Meer in het bijzonder valt te betwijfelen of het plan – waaronder wordt begrepen aanleg en gebruik – niet leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van diverse Natura 2000-gebieden. Het antwoord daarop is naar mijn oordeel zonder meer bevestigend. Vervolgens is de vraag of de in het kader van de PAS genomen maatregelen kunnen worden beschouwd als mitigerende maatregelen in plaats van compenserende maatregelen. Verwezen wordt</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p> <p>De Programmatische Aanpak Stikstof is door een uitspraak van de Raad van State niet meer aan de orde.</p> <p>Het kabinet heeft daarna diverse maatregelen genomen om de depositie van stikstof op kwetsbare natuurgebieden te verminderen. De meest relevante maatregel voor het project Ring Utrecht is de beperking van de maximum snelheid op snelwegen overdag op 100 km/uur. In de Passende Beoordeling 2020 zijn de stikstofdeposities op Natura2000-gebieden bepaald. Voor Natura2000-gebied Veluwe is een compensatiepakket vastgelegd in het Tracébesluit 2020.</p>	Ja

	naar de arresten van het Hof van Justitie inzake Sweetman (11 april 2013, C-258/11, ECLI:EU:C:2013:220) en Briels (arrest van 15 mei 2014, C-521/12, Briels, (ECLI:EU:C:2014:330)). Ik ben er van overtuigd dat de PAS beschouwd dient te worden als compenserende en niet als mitigerende maatregelen. Immers de aantasting vindt plaats waarbij kwestieus is of de PAS-maatregelen het effect sorteren zoals wordt verondersteld.		
8	Nu sprake is van compensatie en niet van mitigatie betekent dit dat ook dient te worden gekeken – verwezen wordt naar artikel 6 Habitatrichtlijn – naar de vraag of voor het gesignaleerde probleem – kort gezegd: oplossen van de congestie rondom Utrecht – alternatieven beschikbaar zijn. Dat die alternatieven er zijn is evident. De meest voor de hand liggende alternatieven zijn – uiteraard – investeren in openbaar vervoer en spreiding in gebruik van de weg bewerkstelligen zodat er minder piekmomenten in het gebruik ontstaan. Immers een groot deel van elk etmaal wordt de weg niet optimaal gebruikt. Verwezen wordt voorts naar hetgeen het CPB dienaangaande heeft opgemerkt. Naast de alternatieventoets dient ook worden beoordeeld of er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang. En hoewel met wegaanleg een publiek belang wordt gediend is daarmee niet gezegd dat dit publieke belang – betere doorstroming van het verkeer – groot genoeg is (gelet ook op de mogelijkheid van alternatieven) om een ander groot publiek belang dat beschermd wordt door Vogel- en Habitatrichtlijn – de biodiversiteit – te laten wijken. Dat klemt temeer nu vele habitattypen en soorten in Natura 2000-gebieden in de directe omgeving van het plangebied zich in een ongunstige staat van instandhouding bevinden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie). De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Voor meer informatie over de alternatievenafweging wordt verwezen naar het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 alternatievenafweging.	Ja
9	Het is overigens nog maar zeer de vraag of uitbreiding wel toegestaan is. De Raad van State heeft nog geen uitspraak gedaan over de Stikstof depositie balans en prioritaire projecten.	De Programmatische Aanpak Stikstof is door een uitspraak van de Raad van State niet meer aan de orde. Het kabinet heeft na deze uitspraak diverse maatregelen genomen om de depositie van stikstof op kwetsbare natuurgebieden te verminderen. De meest relevante maatregel voor het project Ring Utrecht is de beperking van de maximum snelheid op snelwegen overdag op 100 km/uur. In de Passende Beoordeling 2020 zijn de stikstofdeposities op Natura2000-gebieden bepaald. Voor Natura2000-gebied Veluwe is een compensatiepakket vastgelegd in het Tracébesluit 2020.	Ja
10	Ook wil ik wijzen op de veiligheidsrisico's die dreigen te ontstaan bij snelweguitbreiding aan mijn zijde. Mijn huis valt dan binnen een zgn. plasbrandaandachtsgebied. De niet theoretische kans op een ongeval ter hoogte van mijn woning waarbij brandbare of gevaarlijk stoffen vrijkomen, betekent – zeker nu de afscherming van de weg niet bestand is tegen een frontale botsing van een vrachtwagen – aanzienlijk veiligheidsrisico's met zich. Ik ben van oordeel dat de overheid dan z'n verantwoordelijkheid moet nemen, bijvoorbeeld door mij uit te kopen. Indien ze dat niet doet, is er sprake van veiligheidsrisico's, schade vanwege verminderde verkoopbaarheid en toename van toekomstige verbouwingskosten. Schadecompensatie is dus een logisch gevolg.	Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone. Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dicht bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de	Nee

			gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.	
			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	
11	Risico op bouw- en grondwaterschade; schade aan mijn huis Wanneer de schelweg aan mijn kant verbreed wordt, ontstaat er een groot risico t.a.v. bouwschade (o.a. heien) en grondwaterschade a.g.v. gronddruk. De kans is reëel dat er in en aan mijn huis scheuren gaan ontstaan en dat de fundering(sbalken) aangetast worden vanwege verandering van grondwaterhoogte. Ik wijs u in dit verband ook op de recentelijke en terechte nieuwe zienswijze van de Rijksoverheid t.a.v. schadecompensatie a.g.v. gasboringen in de provincie Groningen. Eenzelfde situatie kan zich in mijn geval ook voordoen, en het is beter om die te voorkomen. Indien onverhoopt zou worden gekomen tot de aanleg van de weg, moet voordat met de werkzaamheden wordt begonnen een nul-meting worden verricht waarbij – bijvoorbeeld door middel van bouten – de schade aan de diverse woningen gemonitord wordt.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.	Ja
12	Mijn directe burens en ik worden onevenredig hard getroffen In aanvulling op het bovenstaande plus samenvattend: áls er al een uitbreiding moet plaatsvinden t.g.v. een algemeen nut, dan kan het in mijn optiek niet zo zijn dat 4 gezinnen met eigen-woning-bezit, enorm getroffen worden in hun woongenot, waarbij de reguliere planschade-compensatie op geen enkele manier recht zal doen aan de daling van het woongenot evenmin aan de daling van de waarde van de woning. De overheid heeft een morele verplichting om hier een redelijke compensatie of een andere afweging voor te maken. Ik wil in dit verband graag wijzen op de brief van de Gemeente De Bilt d.d. 8 juli 2014 aan de Minister van I&M, waarin wordt gesproken over schrijnende gevallen, die betrekking hebben op mijn woning en die van mijn burens aan de Utrechtseweg, inclusief de mogelijkheid om deze in ons geval ruimhartig toe te passen. Tevens en ter onderbouwing van de onredelijke en onmenselijke situatie die er ontstaat, wil ik tenslotte wijzen op de projectoverlast die er de komende jaren voor mij en mijn gezin dreigt te gaan ontstaan. En alle onzekerheid die dat met zich meebrengt. Het kan toch niet zo zijn dat in een beschaafd land, de overheid geen redelijke compenserende maatregelen neemt, voor situaties van jaren bouwoverlast die direct grenst aan de tuin van een getroffene. En die feitelijk ook betekenen dat mijn huis voor de komende 10 jaar niet tegen de WOZ-prijs verkoopbaar is. Dat is onmenselijk.		In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee
ZWE-00439	1 Naar mijn idee moet de ringweg niet breder worden, zodat alleen het plaatselijke verkeer hier rijdt. Voor de "passeerders" moet er verder van Utrecht met bewegwijzering geregeld worden dat zij hun richting kunnen vervolgen, ver buiten Utrecht om! Over het hoofd gezien belang: Het belang van de kleinschaligheid voor de bewoners van Utrecht. Geraakt in belang: Het grotere geluid van de A27.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Na de uitvoering van het project zal de geluidbelasting op uw woning 1 dB lager zijn dan zonder uitvoering van het project. De Ring Utrecht vervult in het Nederlandse wegennet een belangrijke functie voor het doorgaand verkeer. De suggestie om het hoofdwegennet in deze regio alleen te laten functioneren voor plaatselijk verkeer is in strijd met de bedoeling van het hoofdwegennet. In de eerste fase van de studie is onderzocht of het scheiden van plaatselijk en doorgaand verkeer door het toevoegen van een nieuwe ringweg voor plaatselijk verkeer de doorstromingsproblemen kon oplossen. Dat bleek niet het geval. Dit alternatief is afgefallen bij de keuze van de voorkeursvariant. Daarnaast is met bewegwijzering niet al het verkeer weg te sturen van het Utrechtse wegennet aangezien mensen ook hun eigen routes kiezen en apparaten als TomTom de route langs Utrecht zullen blijven aanwijzen.	Nee

ZWE-00440	1	<p>Wij vrezen als gevolg van de uitbreiding van de A27 met extra rijstroken voor een hogere geluidbelasting ter plaatse. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidsschermband langs de A27 ter hoogte van onze woningen zal worden verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog (terug-)plaatsen van een geluidsschermband heeft als voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch een stuk verantwoordelijker dan het asfalt van de A27.</p> <p>Mocht het project in de huidige vorm worden doorgezet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het OTB niet compleet.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.</p> <p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>Uit aanvullend onderzoek, dat is uitgevoerd naar aanleiding van opmerkingen van bewoners op de informatieavond en de ingediende zienswijzen, is gebleken dat er een doelmatig scherm tussen de gebouwen Woudstede en ARBO geplaatst kan worden. Deze wijziging is opgenomen in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit. De geluidbelasting bij uw woning is met de maatregelen uit het project Ring Utrecht 50 dB, dat is 2 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.</p>	Ja
	2	<p>Graag wijs ik u er op, dat Bureau Movares een mooie 'duurzame weg' heeft ontwikkeld die uitstekend geschikt zou zijn voor de A27 ter hoogte van Amelisweerd. Dit alternatief wordt terzijde geschoven 'omdat 'De Groene Verbinding' belangrijker wordt geacht. Dit is niet onderbouwd door opinies van groepen ter plekke.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (glazen overkapping).</p>	Ja
	3	<p>Het ontwerp-tracébesluit voldoet aan de huidige norm voor luchtkwaliteit, maar de norm zou moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet u aangeven hoe de overheid hier aan denkt te voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p>	Ja
ZWE-00441	1	<p>Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.</p>	Nee
	2	<p>Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp-tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)</p>	Nee
	3	<p>Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de</p>	Nee

	voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	
4	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
5	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
6	De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
7	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
9	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het	Nee

		mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	
10	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaantvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.	Nee
12	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
13	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
14	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met	Ja

			bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	
	15	Het risico van scheuren van de folie moet afgewenteld worden op de gebruikers van het snelwegennet: jaren lang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunettenen Rjinsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
ZWE-00442	1	Verbreding van de A27 betekent: - schade aan landgoed Amelisweerd	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).	Nee
	2	- 8 jaar overlast tijdens de verbreding	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	3	- risico voor schade aan het folie onder de bak	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.	Ja
	4	- toename van verkeer	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	5	- toename fijnstof, er wordt met modellen gewerkt, dieselauto's blijken in werkelijkheid veel vervuilender te zijn	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het NSL. Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
	6	- toename geluidsoverlast (de indicatie in de speciale geluidsruimte tijdens de voorlichting in Aristo in mei, was niet geloofwaardig en realistisch)	De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het 'Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 12 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 52 dB. Dit is 4 dB lager dan de geluidbelasting die in de huidige situatie op basis van de geldende geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus geen sprake van een toename van de geluidbelasting bij uw woning die wordt veroorzaakt door het project Ring Utrecht. U geeft niet aan waarom de geluidsimulator niet geloofwaardig en realistisch is. De geluidbelastingen die u op de informatieavond heeft kunnen horen, is een indicatie van	Nee

		het geluid van de rijksweg. Met deze demo kan het verschil hoorbaar gemaakt worden tussen de huidige situatie en de situatie met het project Ring Utrecht. De geluiden die u bij uw woning ervaart, zijn gebaseerd op meer bronnen en kan dus diverser van aard zijn en hoger. Op sommige tijdstippen, bijvoorbeeld spitsperiodes, zal het geluid bovendien hoger zijn dan de geluidbelasting die op basis van etmaalgemiddelden is berekend.	
7	- de vraag of de rekenmodellen voor verkeer in de toekomst kloppen, is verbreding binnen de bak niet voldoende?	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten over de lange termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten. Voor meer informatie over de modelinstellingen en de kwaliteit van het gehanteerde verkeersmodel NRM zie bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodel plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in het model. Zie de bijlage bij de oplegnotitie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde uitgangspunten en bronnen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de bijlage bij de oplegnotitie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde uitgangspunten en bronnen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja
8	- de kosten voor de verbreding (1,2 miljard) zouden beter besteed kunnen worden aan alternatieven: openbaar vervoer, snelle fietsroutes, telewerken	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p>	Ja
9	Geraakt in belang: - schade aan recreatiegebied Amelisweerd, waar ik vaak kom om te wandelen - geluidsoverlast, deze is nu al aanzienlijk, we slapen om die reden steeds vaker met het raam dicht - luchtkwaliteit, ook deze is fors, zie ook de zwarte aanslag op ramen, vensterbank en kozijnen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.	Ja
ZWE-00443	1 Over een aantal maatregelen genoemd in het ontwerp-trace besluit A27/A2 Ring Utrecht maak ik mij zorgen, met name over de toename van geluidsoverlast op diverse punten en verslechtering van de luchtkwaliteit in mijn buurt. Ook zie ik niet uit naar acht jaar geluidsoverlast van bouwverkeer en het wegvallen van onze directe verbinding met Amelisweerd door de inrichting van een bouwterrein (ik gebruik de fiets en het openbaar vervoer). Naar mijn mening worden de belangen van omwonenden zwaar ondergeschikt	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Uit aanvullend onderzoek, dat is uitgevoerd naar aanleiding van opmerkingen van bewoners op de informatieavond en de ingediende zienswijzen, is gebleken dat er een doelmatig scherm tussen de gebouwen Woudstede en ARBO geplaatst kan worden. Deze wijziging is te vinden in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit. De</p>	Ja

	<p>gemaakt aan economische belangen. Daarom pleit ik voor doortrekken van het geluidsscherm langs het Zwarte Woud, zoveel mogelijk behoud (of herstel) van groenstroken die verloren gaan, geluidsbepalende maatregelen bij het in te richten werkterrein en behoud van de directe fiets/loopverbindingen richting Bunnik en Amelisweerd.</p>	<p>geluidbelasting bij uw woning bedraagt met het project Ring Utrecht 52 dB en is gelijk aan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke normen van de Wet milieubeheer en zijn uitgebreidere maatregelen niet doelmatig.</p> <p>Wat betreft de fiets/loopverbindingen tussen Lunetten en Bunnik/Amelisweerd langs de werkterreinen kan worden meegegeven dat er gedurende de realisatie altijd sprake zal zijn van tenminste één goede en verkeersveilige route. Mogelijk is er wel tijdelijk sprake dat niet beide de routes (van Lunetten via het nieuwe fietspad onder het spoor Utrecht - Arnhem en langs de in aanbouw zijnde tramlijn naar Koningsweg en de verbinding van Lunetten, over het KW over de A27 langs het spoor en vervolgens over de Mereveldseweg naar de Koningsweg) de verbindingen in bedrijf zijn. Dat wordt nog nader onderzocht. Het oude fietspad dat nu oostelijk van de grondbank ligt en dat nog functioneel is zal wel komen te vervallen.</p>		
2	<p>Bij het Zwarte Woud, vlakbij station Lunetten, staat in uw besluit dat daar geen geluidsscherm nodig is omdat er kantoren aan de rand van de bebouwing staan. De kantoren zijn geen aaneengesloten bebouwing; daar zitten tussenruimtes tussen. Doordat de rijbanen dichterbij zullen komen te liggen, de gehele groenstrook die achter de kantoren ligt - die nog voor enige beschutting tegen lawaai en fijnstof zorgt - verloren gaat, en er straks ongetwijfeld meer verkeer harder over de snelweg zal rijden, lijkt het mij een onjuiste veronderstelling dat een geluidsscherm daar niet nodig is. Het lijkt mij een verbetering als het geluidsscherm wel wordt doorgetrokken tot de spoorbaan Utrecht - Geldermalsen, en er zoveel mogelijk groen tussen snelweg en onze woonwijk behouden blijft of eventueel hersteld wordt.</p> <p>Voor zover ik kan opmaken uit alle stukken over geluidseffecten zijn deze gemeten aan de westgevel van slechts drie woningen (twee van drie gestapelde appartementen, en een woning daar tegenover). Dat lijkt me toch de verkeerde plek om geluid te meten als de oostzijde van onze woningen naar de snelweg is gericht. Ik vind het dus wat wonderlijk dat er aan de westkant is gemeten en ook maar bij drie woningen. En dan zou ik graag vernemen wanneer gemeten is (zomer winter), welke dag van de week, tijdstip, weersomstandigheden? Dat maakt allemaal verschil in geluidsoverlast.</p> <p>Naar mijn mening wordt nu wel heel makkelijk omgegaan met de belangen van de bewoners van het Zwarte Woud. Door simpelweg maar aan te nemen dat een niet aaneengesloten rij kantoren voldoende bescherming biedt tegen geluids- en milieuoverlast, en dus de vermindering van bescherming door het verwijderen van de groenstrook en het huidige geluidsscherm acceptabel zijn, brengt u schade toe aan onze gezondheid en ons welzijn.</p> <p>Ik moet eerlijk zeggen dat ik zwaar teleurgesteld ben dat de belangen van omwonenden zo ondergeschikt worden gemaakt aan het belang van wildvreemden die blijkbaar in staat gesteld moeten worden om langs Utrecht te racen om "zo snel mogelijk bij het strand aan te komen" (uitspraak VVD-raadslid Utrecht op protestbijeenkomst 6 juni jl). Files ontstaan mijns inziens meer door onverantwoordelijk (hard)rijgedrag van weggebruikers die elkaar bij het weven het licht in de ogen niet gunnen, dan door de huidige snelwegconstructie bij knooppunt Lunetten. Dat minder weven handig zou zijn begrijp ik wel, maar daar zijn ook mogelijkheden voor binnen de bak van Amelisweerd, alleen moeten mensen dan heel even iets minder hard rijden. Hoe erg is dat? Vijf minuten later kunnen ze weer racen zoveel ze willen. Wij bewoners blijven achter met geluidshinder en fijnstof (en wellicht ook een waardedaling van onze woningen door de verslechterde woonomgeving).</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd.</p> <p>Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptraacébesluit (2005-2016).</p> <p>In het tracébesluit is een extra geluidsscherm tussen de kantoren bij het Zwarte Woud toegevoegd.</p> <p>Het onverantwoordelijk rijgedrag van weggebruikers valt net als handhaving buiten de scope van het project.</p>	Nee	
ZWE-00444	1	<p>Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee

	me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.		
2	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
3	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
4	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
5	Omdat Amelisweerd niet wettelijk wordt beschermd tegen verkeerslawaai zijn de bezoekers er eigenlijk vogelvrij (maar vogels daarentegen zijn daar niet vrij). Het gaat om anderhalf miljoen bezoekers. Hun recreatiegenoevens moet u veel beter beschermen dan met een dakje op de bak. Kunt u de weg niet helemaal overkappen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (tunnel) en paragraaf 3.8 Natuur (Amelisweerd).	Nee
6	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
7	Het risico van scheuren van de folie moet afgewenteld worden op de gebruikers van het snelwegennet: jaren lang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunettenen Rjinsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het	Ja

			ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	
9	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.		Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
10	In het ontwerp-tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.		Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken vermindert. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
11	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
12	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.		Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
ZWE-00445	1 De verbreding van de snelweg bij Amelisweerd is niet nodig, zo blijkt uit onderzoek van de TU Delft. Het beoogde resultaat zal niet veel positiefs brengen, zeker niet voor de natuur (een van de 'longen' van omgeving Utrecht) en ook niet tot verbetering van de verkeer situatie, files en dergelijke. (kijk bijvoorbeeld ook eens naar het mislukte plan van de A4!) Kortom waarom is deze verspilling nodig? Plan van rond de 1 miljard euro's, we kunnen al dat geld beter besteden aan goede doelen!		Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. U refereert waarschijnlijk aan het onderzoek van een derdejaarsstudent. In de brief aan de Tweede Kamer op 13 juni (IenM/BSK-2014/125664) is aangegeven dat dit onderzoek niet heeft geleid tot aanvullingen of andere conclusies in het AO MIRT debat waarna de voorkeursvariant door de Minister is vastgesteld.	Nee
ZWE-00446	1 Zeker niet doen op dit moment lijkt het nodig maar volg de economie en zie dat over een paar jaar alles weer opgeruimd kan worden i.v.m. gaande veranderingen die op dit moment gaande zijn .		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	Nee
ZWE-00447	1 Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2 Norm luchtverontreiniging: de EU-richtlijnen voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 door strengere normen worden vervangen. Het effect van het verkeer op de Ring Utrecht moet worden doorgerekend. Het is overigens volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid,		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja

		hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door af te zien van dit plan.		
	3	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	4	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	5	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
	6	Waarde investering: U hebt een keuze: U kunt ofwel klauwen met gemeenschapsgeld weg gooien naar wegverbredingen, die hun doel finaal voorbijschieten, òf u kunt dat zelfde geld op een zinvolle manier besteden : Bouw parkeergarages, en zorg voor goed openbaar vervoer tussen deze garages en de werkplekken (Utrecht Science Plan , binnenstad, etc.); dat zal heel veel autoverkeer schelen, en is goed voor milieu en klimaat! Wat kiest u?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00448	1	...	De zienswijze die is ontvangen was geheel leeg en is daarom niet voorzien van een antwoord.	Nee
ZWE-00449	1	Niet doen!!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00450	1	Ik ben tegen de voorgenomen maatregelen aan de A27 en A12. Als regelmatig gebruiker van beide wegen constateer ik dat de overheid wel heel erg makkelijk kiest voor verbreding van beide wegen en nalaat om met sturende maatregelen de verkeersoverlast te beperken. Door de jaren heen zie ik het volgende: - De grootste verkeersafhandeling op de A12 en A27 vindt plaats in de spits, daar is door de jaren heen geen verandering in gekomen. - In de meeste personenauto's op de A12 en A27 zit maar één persoon, - In zijn algemeenheid worden personenauto's worden steeds groter en langer, er is steeds meer lengte nodig om 1 persoon te vervoeren - In zijn algemeenheid worden motoren van personenauto's steeds krachtiger, dus meer vermogen en een hoger koppel; een deel van de weggebruikers op de A12 en A27 maakt daar ook graag gebruik van (asociaal rijgedrag).	Nut en noodzaak van de Ring Utrecht zijn in diverse fasen van het project uitgebreid aan de orde geweest. Voor een uitgebreide toelichting op nut en noodzaak van het project wordt u verwezen paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord. Met de aanpak van het project Ring Utrecht verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid van het verkeer rondom Utrecht. Het tracébesluit past binnen het beleid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit beleid is niet gericht op de grootte en het vermogen van personenauto's. Handhaving van verkeersregels valt buiten de scope van het tracébesluit. Wel is het zo dat door het ontweven van richtingen de kans op conflicten tussen weggebruikers (lees flankongevallen) door wevend verkeer verkleind wordt. In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor	Ja

	<ul style="list-style-type: none"> - De maximale snelheden op de A27 en A12 worden massaal overschreden; er vindt totaal geen handhaving plaats. De massale overschrijding van de maximumsnelheden heeft ook als gevolg dat al uw studies met betrekking tot te verwachten geluidsoverlast en luchtverontreiniging niet kloppen. - De maximale snelheden op in- en uitvoegstroken vande A27 en A12 worden massaal overschreden; er vindt totaal geen handhaving plaats. Dit leidt regelmatig tot gevaarlijke situaties met de bijpassend reacties van de andere weggebruikers (remmen, uitwijken). - Een groot deel van de weggebruikers gedraagt zich lomp op de in- en uitvoegstroken (te hard rijden, geen gelegenheid geven tot invoegen terwijl een naastliggende rijstrook gewoon vrij is. 	<p>de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbeterd en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbeterd. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
2	<p>Ik ben van mening dat de overheid niet fatalistisch moet toezien dat er steeds grotere en snellere personenauto's op de weg komen en dat iedereen zelfs bepaalt hoe hij/zij zich gedraagt op de weg en elke werkdag weer dwaas in de spits aansluit in de file.</p> <p>Maatregelen nemen dus om het gebruik van de huidige wegen zo optimaal mogelijk uit te voeren. En dat betekent maatregelen nemen om de letterlijke groei van de lengte van de personenauto's te beperken (kortere auto's = kortere files). De overheid moet ook maatregelen nemen om de toename van krachtige auto's te beperken (minder vermogen = minder kan op asociaal rijgedrag en minder luchtverontreiniging en lawaai). De overheid zou de naleving van de verkeersregels serieus moeten uitvoeren, dus het weer aanzetten van de trajectcontrole en intensief toezicht door politie. Weggebruikers die moeite hebben met in- en uitvoegen (niet kunnen, niet willen, asociaal gedrag) moeten daarin worden geholpen (extra rijopleiding en straffen bij onwil en asociaal gedrag). Het geldt dat nu wordt uitgegeven voor verbreding van de A27 en A12 kan beter worden besteed aan hoogwaardig openbaar vervoer en het treffen van maatregelen om auto's uit Utrecht te weren.</p>	<p>In de eerste fase van het project Ring Utrecht (milieu-effectrapportage eerste fase) is een 'Niet Verbreden' alternatief onderzocht. Dit alternatief bestaat uit het verbeteren van het openbaar vervoer in de regio Utrecht en een aantal aanvullende maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en fietsen. Dit alternatief is afgefallen omdat het alternatief weinig bijdraagt aan de probleemoplossing op het hoofdwegennet en forse knelpunten op het gebied van landschappelijke inpassing en leefbaarheid met zich meebrengt. Ook nadere uitwerkingen van dit 'Niet Verbreden alternatief' ('OV+++ of 'De Kracht van Utrecht') losten de bereikbaarheidsproblemen onvoldoende op. Aan het eind van de milieu-effectrapportage eerste fase is gekozen voor een oplossing die bestaat uit het verbreden van het hoofdwegennet. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016).</p>	Nee
3	<p>De Ring zou de bereikbaarheid moeten vergroten? Vergeet het maar! De ring is een wurgende stinkstrop en het laat zich raden wie hier het meest onder zullen lijden. Dat zijn natuurlijk niet degenen die hem aangelegd hebben. Niet de bestuurders en niet de beleidsbepalers. Die zullen er wel voor zorgen dat hun woning zich op veilige afstand van hun eigen gedrocht bevindt, zij kennen per slot van rekening als geen ander alle kwalijke gevolgen ervan. Nee, zoals gebruikelijk zijn mensen met een laag inkomen de dupe. Zij zijn nu eenmaal aangewezen op de goedkoopste woningen. En laten die zich nou toevallig nèt onder de rook van de ring bevinden! Hoe zou dat nou komen? Niet doordat deze ring zo'n prachtig stuk architectuur is, waar we die arme mensen graag van laten genieten; nee, dat komt doordat deze ring de mensen stapelgek maakt van de onafgebroken hemeltergende herrie, en ziek van alle kwalijke en gevaarlijke gassen en fijnstof, die zij, terwille van die heilige "bereikbaarheid", gedwongen zijn in te ademen. Dit zal de mensen niet verbinden, maar juist van elkaar vervreemden.</p>	<p>Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Doordat de doorstroming op de Ring verbetert, zal het (doorgaande) verkeer minder geneigd zijn een alternatieve route via het onderliggend wegennet te nemen. De kans op sluipverkeer door bebouwde kommen neemt af. Dit komt de leefbaarheid ten goede.</p> <p>Door aanvullende maatregelen op de kruispunten nabij toe- en afritten van de Ring Utrecht verbetert lokaal ook de doorstroming op het onderliggend wegennet.</p> <p>Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven.</p> <p>Het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen.</p> <p>Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.</p>	Ja
4	<p>Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec. Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
5	<p>In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee

6	Recentelijk hebben het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geconstateerd dat de aanleg van extra snelwegen in Nederland niet meer rendabel is! Dat geldt dan toch zeker voor dit project, dat door alle ingrepen in de leefomgeving van mens, dier en plant toch al extra duur is. Zelfs organisaties als RAI, Bovag, ANWB, en andere belangenbehartigers van automobilisten, pleiten er allemaal voor files op te lossen door rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie. Daarentegen veroorzaken asfalt en wegverbredingen, zeker op de lange termijn, alleen maar méér files.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
7	De stikstofvervuiling van de natuur is nu al een halve eeuw zo groot dat nu zelfs de eiken op de Veluwe en de rupsen op de eik na jaren van slechte groei beginnen te sterven. Daar draagt het wegverkeer belangrijk aan bij, ook het verkeer op de Ring. Reden temeer om de stikstofoxidenemissies van het verkeer sneller te reduceren en alles toe doen wat mogelijk is om de groei van het verkeer te stoppen, zodat de verlaging van de emissies per km van auto's en trucks ook daadwerkelijk tot minder stikstofstress in de natuur leidt. Dit nieuwe probleem van eiken- en rupsensterfte in de natuur is in de MER ook niet onderzocht. Ik dring dan ook sterk erop aan dat u de juiste maatregelen treft om het wegverkeer te verminderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
8	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	Ja
9	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
10	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
11	Mag ik verzoeken de argumenten van de Kracht van Utrecht mee te wegen? Deze organisatie heeft een goede analyse gemaakt van nut en noodzaak: zie http://krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/447-mkba-ring-utrecht-in-nieuwe-wlo-scenarios . U wilt toch niet beweren dat wij vanaf nu 100 jaar lang in hoge economische groei blijven, dat wij vanaf nu 100 jaar lang op fossiele brandstof blijven rijden EN dat de Nederlandse maatschappij geen extra kosten te verduren krijgt omdat u jarenlang wegen moet afsluiten? Elk van deze	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

	beweringen is onrealistisch, maar als u dat voor minstens 1 ervan zou toegeven zou u direct besluiten het hele project te schrappen wegens ontbreken van rendement.		
12	In het ontwerptractébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
13	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
14	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
15	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
16	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
17	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
18	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee

	19	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	20	Dit plan zal de automobilititeit vergroten. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, stikstofoxiden, bandenslijtage, remslijpsel en wegdekslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen verergeren. Als de gekozen ontwerpsnelheid verhoogd wordt naar 130 km/u zal dit nog erger worden. Door te gaan voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de luchtverontreiniging afnemen. Dit is erg belangrijk omdat de luchtverontreiniging in het Utrechtse niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan De WHO normen. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog meer verbeteren door afname van de roetitstoot.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
ZWE-00451	1	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	3	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
	4	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode tot een minimum beperkt. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden	Ja

	vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	weggenomen, zodat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is.	
5	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer auto's richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
6	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
7	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
8	De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
9	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
10	Volgens mij hebben al decennia geleden vele onderzoeken aangetoond, dat wegbreiding altijd tijdelijk helpt tegen files, maar dat er daarna een aanzuigende werking komt met dus een tegenovergesteld effect dan het beoogde. DOM dus, niet doen!! Uiteindelijk ben je met die Ringweg nog verder van huis, letterlijk en figuurlijk.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
11	Omdat spoorweggeluid reflecteert tegen geluidschermen die u in dit project plaatst, moet u die weerkaatsing betrekken in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en daarom moet u dat rechtzetten.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de	Ja

			<p>vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	
	12	Dit project trekt verkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden en gewonden op de snelwegen, en, naar men mag aannemen, ook op de andere wegen. Om die reden mag u dit project niet voortzetten. Ik stel voor dat u op de Ring een snelheid van 80 invoert. Dat is veiliger en bovendien kunt u dan volstaan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
ZWE-00452	1	Dit project trekt verkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden en ernstig gewonden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Ik stel voor dat u op de Ring Utrecht een snelheid van 80 km/u invoert. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is onacceptabel dat een overheid, die toch zijn burgers hoort te beschermen, zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	2	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is alles in en vanuit de omgeving moeilijk bereikbaar, en dan nog alleen per automobiel. Bij de alternatieve oplossing is alles in en vanuit de omgeving goed bereikbaar op de knooppunten, ook voor automobilisten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	3	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluisverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
	4	Dit plan zal de automobiliteit vergroten. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, NOx, remmen-, asfalt- en bandenslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Als de gekozen ontwerpnelheid verhoogd wordt naar 130 km/u zal dit nog erger worden. Door te gaan voor een maximum snelheid van 80 zal de luchtverontreiniging afnemen. Dit is uiterst belangrijk omdat de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan het streven om de normen van de WHO te halen. Als de maximum snelheid naar 80 gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog meer verbeteren doordat er minder roet en dergelijke uitgestoten wordt.	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De</p>	Ja

		maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	
5	De compensatie voor het kappen van stukken Amelisweerd is volstrekt onvoldoende geregeld. Aan kaartjes met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hecht ik geen waarde. Trek dit Ontwerp Tracébesluit in tot de compensatie wel is geregeld. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. Uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
7	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
8	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
9	Hoe kan u nu serieus zo'n groot project promoten, terwijl we nog maar net het klimaatakkoord hebben ondertekend? Weer een mooi geval van met de mond belijden maar het tegengestelde doen. Zo lokt u nog meer verkeer naar en rond Utrecht, en zal er niks veranderen, behalve nog meer luchtverontreiniging en verkeerd kapitaalgebruik/kapitaalvernietiging.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
10	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het	Ja

		verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	
ZWE-00453	1	De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
	2	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja
	3	Wie wil dit project eigenlijk? Vervoerders EVO en TLN pleiten voor een bereikbaar Nederland, maar dat betekent toch in de eerste plaats onnodige personenauto's van de weg afhaken, en dan in het bijzonder op het onderliggend wegennet. Zij hebben alleen maar last van de verkeersaantrekkende werking van uw project. De stad is nu al verstopt. De automobilist rijdt graag door, maar u lost met dit project de files niet op. U trekt alleen maar meer automobilisten aan, die elkaar weer in de weg zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	4	Veel verkeer binnen de stad Utrecht zoekt nu noodgedwongen door allerlei onzinnige maatregelen (afsluitingen en versmallingen, meer wachttijd bij stoplichten) de A27 en A12 op. Daarvoor is een ring niet bedoeld! Treedt in overleg met het gemeentebestuur om deze onzalige ontwikkelingen te stoppen. Dan hoeft de A27 niet breder.	Utrecht Science Park, ook wel bekend onder de naam "De Uithof-Rijnsweerd", is een economisch kerngebied. Een goede bereikbaarheid van dit gebied is belangrijk voor het goed functioneren ervan. Het beperken van de hoeveelheid verkeer binnen de grenzen van Utrecht Science Park is geen doelstelling van het project Ring Utrecht.	Nee
	5	Doe meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dat is de enige intelligente en toekomstbestendige oplossing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	6	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluisverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00454	1	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluisverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	2	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
	3	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

	lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.		
4	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van Geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Ja
5	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
6	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
7	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
8	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraand en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
10	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
11	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
12	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja

13	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
14	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
15	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
16	Bureau Movares heeft een mooie 'duurzame weg' ontwikkeld die uitstekend geschikt zou zijn voor de A27 ter hoogte van Amelisweerd. Dit alternatief wordt zonder meer terzijde geschoven omdat 'De Groene Verbinding' belangrijker wordt geacht. Dit is niet onderbouwd door opinies van groepen ter plekke.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
17	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
18	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
19	Van goed, intelligent, beleid mogen we toch op zijn minst verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een wel heel slecht voorbeeld: als het al even werkt, dan toch zeker niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in versterkte mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer: dat kan beter,	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee

		frequentier, en betrouwbaarder. Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, meer geholpen zullen zijn.		
	20	De natuur op land, in het water en in zee wordt nog steeds zwaar geteisterd door stikstof uit de landbouw, van het wegverkeer en in vergelijking hiermee een beetje van industrie en verwarming van woningen. Zo wordt de gevoelige natuur in de Veluwe, de duinen, veenmosrietlanden, beekdalen en hoogvenen vaak twee maal te zwaar belast dan ze aan kan en in delen van Nederland nog veel erger. Brandnetel, braam en gras overwoekeren daardoor alles wat kwetsbaar is en minder hard groeit waardoor de natuur steeds meer verarmt. De stikstofoxiden van het verkeer hebben daarin een belangrijk aandeel, ook de Ring om Utrecht. Ook in de steden is de lucht nog steeds te vuil. Ik maak ernstig bezwaar tegen de uitbreiding van het verkeer op de Ring maar ook daar naar toe, waardoor de stikstofdruk nog minder afneemt dan toch al het geval zou zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
ZWE-00455	1	In het ontwerptraacbesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	2	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisseweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd). Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. In de nadere uitwerking van de plannen speelt risicobeheersing een belangrijke rol. Indien nodig worden aanvullende beheersmaatregelen getroffen om kans van optreden van lekkages te dusdanig te verlagen dat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is. Rijkswaterstaat heeft in het geactualiseerde MER een beheersmaatregel uitgewerkt bij de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. De kans op water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode vrijwel uitgesloten.	Ja
	3	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
	4	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee

5	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
6	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet net niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
7	Het doel van dit plan is de bereikbaarheid van de stad en de Uithof te vergroten. De auto(!)bereikbaarheid van de Uithof is het best als er weinig auto's de Uithof in willen. Wilt u weinig auto's in de Uithof, zet dan niet veel auto's op de snelweg!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
8	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
9	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
10	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
11	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. Uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
12	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee

		snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.		
	13	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	14	Om tot een positieve MKBA te kunnen komen bent u er blijkbaar van uitgegaan dat de Nederlander nog 100 (honderd!) jaar lang accijns op benzine en diesel zal blijven betalen. Dan kunt u toch een heel stukje verder in de toekomst kijken dan ik ! Het lijkt mij ook echt totaal niet te rijmen met alle nationale en internationale afspraken omtrent CO2 uitstoot.	Deze manier om met accijns om te gaan is standaard in de werkwijze van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Het is inherent aan het gebruik van prognoses dat aannames over de toekomst gemaakt worden. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	15	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidschermen.	Nee
	16	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	17	In uw geluidsberekeningen zijn zware omissies geconstateerd; bijvoorbeeld: Omdat spoorweggeluid kan reflecteren tegen een geluidscherm dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gedaan en derhalve moet u dat corrigeren. Vanwege de complexiteit van de berekeningen is het gepast de nieuwe berekeningen nogmaals ter visie te leggen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	18	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00456	1	Uit alles blijkt, dat de aannamen waarop uw gigantische wegoperatie stoelt, in de nabije toekomst niet meer houdbaar zullen zijn en zelfs nu al hun geldigheid beginnen te verliezen. U gaat uit van een volle eeuw onafgebroken economische groei. Die hebben we nooit gehad, en niets wijst er op dat we die ooit zullen krijgen. (Trouwens: honderd jaar vooruitkijken?? Zullen we dat maar niet liever aan de science fiction-schrijvers overlaten?). U gaat ervan uit dat de mensen wel altijd dagelijks naar hun werk zullen blijven rijden. Ook dat zien we nu al, door meer thuiswerk en door flexibilisering, veranderen. U gaat ervanuit dat auto's altijd door mensen bestuurd zullen worden. Zelfs dat zal niet eeuwig duren. Zodra de besturing van auto's niet meer afhankelijk is van trage menselijke reflexen, zal de capaciteit van de bestaande wegen enorm toenemen. Met andere woorden: de ontwikkelingen die nu al aan de gang zijn konden er wel eens toe leiden dat er over enige tijd helemaal geen fileprobleem meer is. Maar wèl, als u deze operatie doorzet, een enorme, vieze plak overbodig asfalt en veel volstrekt onnodige en veelal onomkeerbare schade aan het milieu.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee

2	<p>Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.</p>	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	Nee
3	<p>Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
4	<p>De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.</p>	<p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt,</p>	Ja

		de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	
5	De bereikbaarheid van de regio moet nodig verbeterd worden, en gelukkig is dit ook mogelijk! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk voluit in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een geheel andere: de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak zal niet tot het gewenste resultaat leiden en gelukkig is dit ook mogelijk. Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nog minder toegankelijk en verzieken daar het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
6	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
7	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
8	Decisio heeft een MKBA uitgevoerd, waarbij Decisio eigen economische groeiscenario's heeft gebruikt. Alleen bij hun scenario van sterke groei had dit project een positief saldo. Intussen hebben PBL en CPB nieuwe scenario's openbaar gemaakt. Bij gebruik van die scenario's blijkt dit project helemaal niet meer rendabel te zijn, zelfs niet als de economie de komende 100 (!) jaar blijft groeien.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
9	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
10	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De	Ja

		honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkantsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	
	11	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00457	1	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
	2	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten en de geluidsoverlast wordt beperkt.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
	4	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenkenen getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	6	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een	Ja

			mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	
	7	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	8	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	9	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00458	1	Onderwerp: de voorgenomen verbreding leidt tot een extra aanslag op de gezondheid van bewoners in het noord-westelijk deel van houten. nu al worden we wakker van de brullende snelweg, als we onze houten gevel afsoppen staan we verbaasd te kijken naar het fijnstof dat er vanaf komt. we wonen nu ruim 30 jaar in houten, en dat was vroeger echt niet zo. mijn vrouw heeft een zeldzame interstitiele longziekte opgelopen, eosinofiele pneumonie, die vrijwel volledig op het conto van milieuvervuiling, (fijnstof), geschreven kan worden. de weg ligt continue als een grommende tijger lawaai te maken. Onjuistheden: onvoldoende schermen om nefaste gevolgen (lawaai en fijnstof) op te vangen. Over het hoofd gezien belang: gezondheid bewoners. Geraakt in belang: gezondheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de bebouwde kom van Houten.	Ja
ZWE-00459	1	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
	2	Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	3	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee

		mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten en de geluidsoverlast wordt beperkt.		
	4	Vorig jaar heeft de milieuoorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar, belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meer asfalt en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2-uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	5	Als u files wil verminderen moet u niet de snelwegen verbreden maar het reistijdverlies in de stad en op het onderliggend wegennet aanpakken. Dat is nl. veel groter dan het reistijdverlies (en dus de toegerekende kosten) op de snelwegen rond de stad. Vanwege gebrek aan ruimte in en om de steden zal die aanpak moeten bestaan uit verbetering van het fiets- en OV-netwerk zodat het wegverkeer afneemt en met de huidige wegcapaciteit in de steden de files afnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
ZWE-00461	1	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan!!! De natuur en het leefmilieu worden ernstig aangetast. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste een stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht. Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut. Waarom zouden altijd meer asfalt, meer auto's, meer luchtverontreiniging voor moeten gaan op gezondheid, leefbaarheid en welbevinden??? Er moet respectvol omgegaan worden met de natuur, voor nu en vooral ook voor de mensen die na ons komen! De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik wens u kracht en wijsheid toe om nu eens niet te kiezen voor de korte termijn en het makkelijke geld. Het zou u sieren een bewuste keuze te maken voor behoud van natuur en het welbevinden van mens en dier!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Ja
ZWE-00462	1	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

2	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
3	De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten opzichte van de heel geringe tijdwinst voor passerend automobilisten. Het alternatief, OV en fiets, biedt daarvoor soelaas.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
4	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
5	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
6	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
7	Ik vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch veel aantrekkelijker dan het asfalt van de A27.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm wordt transparant uitgevoerd en komt rechtop tussen de gebouwen te staan.	Ja
8	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt,	Nee

		lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	
9	Recentelijk hebben het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geconstateerd dat de aanleg van extra snelwegen in Nederland niet meer rendabel is! Dat geldt dan toch zeker voor dit project, dat door alle ingrepen in de leefomgeving van mens, dier en plant toch al extra duur is. Zelfs organisaties als RAI, Bovag, ANWB, en andere belangenbehartigers van automobilisten, pleiten er allemaal voor files op te lossen door rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie. Daarentegen veroorzaken asfalt en wegverbredingen, zeker op de lange termijn, alleen maar méér files.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
10	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
11	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
12	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
14	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.		
ZWE-00463	1	<p>Allereerst wordt in uw studie een positief kosten- batenscenario gecommuniceerd, terwijl uit verschillende onderzoeken blijkt dat dit geenszins het geval is. De modellen gaan uit van een scenario waarin onvoldoende rekening wordt gehouden met de aanzuigende werking van dit soort megasnelwegen. Kijk maar naar de A2. De positionering van Utrecht als draaischijf voor Nederland is in strijd met het gemeentelijk beleid voor een duurzamer openbaar vervoer en tast het welzijn van de Utrechtenaren aan.</p> <p>De hele studie is vooral het voortbouwen op extrapolatie van het ongebreideld gebruik van onze 'heilige' koe. Er zijn veel betere oplossingen voorhanden, bijvoorbeeld het verbeteren van het openbaar vervoer. De voorgestelde verbreding faciliteert vooral dat mensen nog verder van hun werk gaan wonen en nog minder voor het openbaar vervoer gaan kiezen.</p> <p>Daarbij was het destijds de bedoeling het verkeer grotendeels langs de west-kant van Utrecht te leiden. Hier zijn vergaande en kostbare inpassingmaatregelen genomen en de snelweg ligt hier verdiept en veel verder bij de bebouwing vandaan. Deze situatie is te prefereren boven het versterken van de toch al zwaar belaste oostzijde van Utrecht. De hele verbreding van de A 27 ten noorden van Rijnsweerd is ongewenst omdat elders voor dezelfde noordelijke richting betere maatregelen genomen zijn en beschikbaar zijn.</p> <p>De gebruikte modellen rekenen met een afnemende geluidsproductie van auto's waarvan het de vraag is of dat ook zo zal zijn. Ook wordt in de modellen geen rekening gehouden met cumulatieve effecten van snelwegen, het aansluitend wegennet en spoorwegen (ring Utrecht, knip met Groenekan, NRU en spoorwegen). De extra belasting van de toename van verkeer op de snelwegen op het stedelijk wegennet is evenmin verdisconteert in de benadering. Wettelijk is dit mogelijk, echter hier is sprake van een hiaat in de wetgeving en wordt gehandeld in strijd met de geest van de wet. De wetgever heeft immers nooit beoogd dat met de huidige toegepaste salamitactiek (in stukjes hakken waarbij elk stukje net geen aanleiding geeft tot maatregelen dan wel op deze wijze maatregelen beperkt kunnen worden) ervoor te zorgen dat bewoners feitelijk een veel hogere geluidsproductie te verwerken krijgen dan wenselijk. Bewoners waar cumulatieve effecten optreden worden met de huidige aanpak onvoldoende beschermd. Dit geldt met name in Voordorp en na toepassing van bovenwettelijke maatregelen in Voordorp-Noord. De huidige wijze van handelen is daarmee laakbaar en vernietigbaar. Daarbij wordt met geen woord gerept over de naar alle waarschijnlijkheid binnenkort vast te stellen omgevingswet en de aanvullingswet geluid. De (rechts) positie van burgers zal hierdoor zijn gewijzigd ten tijde van het eventueel tot uitvoer komen van de voorgestelde maatregelen.</p> <p>Ook wordt in de benadering de schonere auto's die verwacht worden verdisconteerd. Op basis daarvan wordt de conclusie getrokken dat er geen achteruitgang in luchtkwaliteit is. Deze redenatie is echter niet houdbaar: er is immers wel een relatieve achteruitgang ten opzichte van de situatie waarin deze onzinnige verbreding geen doorgang zou vinden. Deze redenatie gaat eveneens op voor de geluidsproductie van auto's (zie boven).</p>	<p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020.</p> <p>In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Het NRM houdt wel degelijk rekening met de verkeersaantrekkende werking van extra wegcapaciteit op het (vracht-)autoverkeer. Uit het deelrapport Verkeer valt op te maken dat de extra wegcapaciteit op de Ring leidt tot een verschuiving van gemotoriseerd verkeer van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet. De verbeterde doorstroming op de Ring leidt ertoe dat het doorgaande verkeer minder geneigd zal zijn via het onderliggend wegennet te gaan rijden. Dit komt de leefbaarheid in de kernen ten goede. Dit betekent ook dat er meer ruimte komt voor andere verkeersdeelnemers zoals fietsers en OV-gebruikers. Realisatie van het project Ring Utrecht draagt daarmee juist bij aan het verkeersbeleid dat de gemeente Utrecht nastreeft.</p>	Ja

		<p>Niet alleen in de OTB-fase, maar ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten van dat moment. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In hoofdstuk zes van de deelrapport Verkeer wordt uitgebreid ingegaan op de kwaliteit van de doorstroming op en rond de Ring Utrecht in de situatie zonder project Ring Utrecht in het planjaar 2030. Uit de analyse valt op te maken dat op diverse trajecten niet voldaan wordt aan de streefwaarden voor de bereikbaarheid zoals opgenomen in de NOVI. Ook zijn er diverse filelocaties. Ondanks de ruimte die beschikbaar is op de A2 (zie tabel 6.2) blijkt een route via de A2 voor veel herkomst-bestemmingsrelaties (zoals van Apeldoorn/Amersfoort naar Breda/Rotterdam en vice versa) geen reëel alternatief te zijn voor de route via A28/A27/A12.</p> <p>De geluidberekeningen zijn uitgevoerd volgens het wettelijk vastgestelde Reken en Meetvoorschrift Geluid 2012. Hierin is de geluidemissie van het huidige verkeer opgenomen en niet van toekomstige stillere auto's.</p> <p>De separate beoordeling van het geluid van snelwegen, gemeentelijke of provinciale wegen en spoorwegen is expliciet in de Wet milieubeheer en wet geluidhinder zo beschreven. Daarin staat ook dat alleen op de cumulatieve geluidbelasting van de genoemde geluidbronnen moet worden ingegaan indien, als gevolg van het project, de geluidbelasting bij woningen niet kan worden teruggebracht naar de geluidbelasting die op grond van het geldende geluidproductieplafond is toegestaan.</p> <p>In hoofdstuk Geluid paragraaf cumulatie van het algemeen deel van de Nota van antwoord wordt verder ingegaan op deze werkwijze.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de ontwikkeling van de (auto)mobiliteit is meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
2	<p>De geluidsschermen worden ter hoogte van Voordorp aan de oostzijde bekleed met absorberend materiaal. Bij de aansluiting ring noord aan de west-zijde ivm spoorweggeluid. Niet onderbouwd wordt waarom de bekleding aan de oostzijde dan achterwege gelaten wordt.</p> <p>Bijlage 2 van de OTB geeft de gewijzigde geluidsproductieplafonds en coördinaten weer. Zonder hierbij te refereren naar de huidige situatie is deze bijlage nutteloos. Om een deugdelijke inspraak mogelijk te maken hadden zowel de bestaande als de toekomstige situatie hier weergegeven dienen te worden.</p> <p>Figuur 6.7 van de OTB is misleiding. Zo lijkt het alsof in heel Voordorp de geluidsbelasting af neemt. Dit is echter niet het geval. Met name de hogere woonlagen hebben een gelijke of slechtere geluidsproductie. Waar de studie niet over rept is de forse autonome groei op de A 27 langs de A27 sinds 1995. De toegepaste normen gaan uit van de situatie in 2012 toen een al onhoudbare situatie was ontstaan tov de bouw van</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de cumulatie met het geluid van andere bronnen.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp.</p> <p>De geluidsschermen bij Voordorp worden aan de wegzijde bekleed met absorberend materiaal, om weerkaatsing van het geluid naar de woningen tot een minimum te beperken. Een absorberende bekleding aan de achterzijde is alleen zinvol bij belangrijke andere geluidbronnen, zoals de spoorweg Utrecht-Hilversum bij Groenekan. Bij Voordorp is daarvan geen sprake, zodat de schermen daar niet absorberend uitgevoerd zullen worden.</p>	Ja

	<p>de wijk in 1992. Daarbovenop wordt dan een extra geluidbelasting van 1,5 dB geplaatst. In de figuur wordt dan met groen aangegeven dat de geluidsbelasting iets afneemt en de suggestie gewekt dat Voordorp er met de maatregelen op vooruit gaat. Ja, tov een achteruitgang van 1,5 dB op een achteruitgang door autonome groei in de periode 1992-2012.. Om als bewoners tot een goede inschatting te kunnen komen van de consequenties dient aangesloten te worden bij de huidige situatie en een eerlijk beeld geschetst te worden van de situatie straks. Daarvan is geen sprake. Van een deugdelijke procesgang meg een reële inspraak is daarom naar mijn idee geen sprake.</p> <p>Als het gaat om de publieksversie: ook hier worden zaken veel te rooskleurig voorgesteld. Zo wordt voor blauwkapel aangegeven dat cumulatie van geluidsbronnen niet leidt tot wettelijke maatregelen. Logisch, de wet gaat immers grotendeels uit van de afzonderlijke geluidsbronnen.</p> <p>Bij de geluidsschermen vooral uitgegaan van de hoogte. Niet duidelijk wordt in hoeverre absorberende maatregelen tav stof en geluid zijn verwerkt in de berekeningen. De suggestie wordt gewekt dat dit een plus is op de reeds voorgestelde maatregelen, niet duidelijk wordt echter hoe. Voor de schermen wordt vooral de hoogte aangegeven, maar veel meer factoren bepalen de effectiviteit van de schermen.</p> <p>Tot slot een persoonlijke noot. Vaak is mijn zoon van 10 slecht uitgerust. Hij geeft aan niet goed te kunnen slapen vanwege geluidsoverlast en heeft mede daardoor ook problemen om op school mee te komen. De huidige maatregelen (met alle verdisconteerde vermeende positieve effecten waarvan nog maar moet blijken of dit daadwerkelijk zo gaat worden) leiden voor mijn situatie in Voordorp-noord tot ongeveer gelijkblijvendheid waar ik hoopte op verbetering. U kunt aangeven dat aan normen wordt voldaan. Maar ik verwacht in een welvarend land als Nederland dat het leed van bewoners een doorslaggevende rol speelt in besluitvorming. Wat de normen ook zijn.</p> <p>Ik verzoek u bovenstaande zienswijzen mee te nemen om daarop gebaseerd verbreding te annuleren dan wel serieus tot maatregelen over te gaan in de geest van de wet: bescherming van mensen tegen geluid en luchtverontreiniging.</p>	<p>De tabel van bijlage 2 van het ontwerp-tracébesluit geeft de nieuw vast te stellen geluidproductieplafonds weer, na maatregelen. Dit is een feitelijke vastlegging van de situatie met het project Ring Utrecht, zoals die door de beheerder Rijkswaterstaat moet worden gehandhaafd. De feitelijke veranderingen met het project zijn voor alle woningen vastgelegd in het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit. Daarin is in bijlage 9e opgenomen dat de geluidbelasting bij uw woning met het project 52 dB bedraagt, dat is gelijk aan de geluidbelasting zoals die is toegestaan volgens de huidige geluidproductieplafonds.</p> <p>Het klopt dat dat de toegestane geluidproductieplafonds zijn vastgesteld in 2012, op basis van de toenmalige verkeersomvang met een werkruimte van 1,5 dB. Bij de inwerkingtreding van de Wet milieubeheer zijn deze vastgelegd en in een later stadium verlaagd toen bij Voordorp tweelaags ZOAB is aangelegd. Het hanteren van de toetswaarden op basis van de geluidproductieplafonds is wettelijk vastgelegd en lost dus niet de toename van de geluidhinder op ten gevolge van de autonome groei van het verkeer in het verleden. Aan de andere kant zorgt de wet ervoor, dat er in de toekomst geen ongecontroleerde groei van het verkeer kan plaatsvinden. Rijkswaterstaat is als beheerder verplicht om jaarlijks te toetsen of aan de geluidproductieplafonds kan worden voldaan. Zo niet, dan moeten maatregelen worden overwogen.</p> <p>Cumulatie is binnen de Wet milieubeheer alleen van belang als er met het project nog sprake is van een overschrijding van de geluidbelasting die volgens de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. In het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit was de cumulatie bij deze woningen niet onderzocht, dit is in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit verder uitgewerkt. Voor uw woning en de woningen in Blauwkapel kan worden voldaan aan de toegestane waarde zodat de cumulatie niet relevant is.</p>		
	3	<p>En als er dan toch persé meer verkeer rond de stad moet razen, dan graag tenminste verdiept en liefst in een tunnel. De extra kosten hiervoor kunnen worden gedragen door degenen die er profijt van hebben: de weggebruikers door bijvoorbeeld een automatische tolheffing zoals dat bijvoorbeeld al lang in Scandinavische landen gebruikelijk is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.2 tunnels).</p> <p>Zie voor dit onderdeel van uw antwoord het algemeen deel van de nota van antwoord, paragraaf 2.3.5 rekeningrijden.</p>	Nee
ZWE-00464	1	<p>Wij zijn tegen het aanpassen van de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd van 6 naar 7 banen. Wij zijn tegen de verbreding van de verbindingsweg van de A28 naar de A27. Wij zijn tegen een 12 meter hoog verkeersplein van 4 verdiepingen bij knooppunt Rijnsweerd. Wij zijn tegen een uitgave van 1,2 miljard euro voor deze hele exercitie en mogelijk nog hogere kosten omdat er altijd tegenvallers zijn. Wij zijn tegen kappen van bomen in Amelisseweerd!! Wij zijn van mening dat de noodzaak onvoldoende is onderbouwd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
	2	<p>Volgens de prognoses leidt de verbreding tot meer verkeer, dus meer roet en herrie in Amelisseweerd, Lunetten, Voordorp en Blauwkapel.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
	3	<p>Er bestaan grote uitvoeringsrisico's in verband met de folieconstructie in de bestaande bak door Amelisseweerd bij Lunetten waar nog geen ervaring in is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>	Nee

4	Dat uitvoering leidt tot minimaal acht jaar overlast.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
5	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. In het OTB wordt beweerd dat de strook bos van Amelisweerd die moet verdwijnen gecompenseerd kan worden door elders nieuwe bomen te planten. Dit is onjuist, de oude bomen zijn onvervangbaar. Bovendien is men van plan nieuwe bomen te planten op plaatsen die nu al een hoge natuurwaarde bezitten. Bomen planten in een weidevogelgebied is natuurlijk niet wenselijk.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst is dat een reden temeer de A27 niet buiten de bestaande bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie) en paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
8	Decisio heeft een MKBA uitgevoerd. Zij zijn hierbij echter in afgegaan op hun eigen economische groeiscenario's. En alleen en uitsluitend bij hun scenario van hoge groei pakt het project per saldo positief uit. Waarom niet uitgegaan van de recentere scenario's die het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving inmiddels uitgebracht hebben? Die leveren een volstrekt andere uitkomst op: Zelfs als de economie 100 jaar onafgebroken zou blijven groeien, dan nog zou het project niet rendabel zijn!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
9	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs indien het u lukt het vlies niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. Het ontwerptractébesluit geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling wanneer bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Ja

	10	Verbreding van wegen en dus nog meer wegverkeer gaat niet samen met minder energiegebruiken en minder CO2-emissies. Trein, bus en (elektrische) fiets zijn het energiezuinigste, CO2-vrije alternatief. Dus geen verbreding van de Ring en geen nieuwe wegen meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	11	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	12	Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppert en het leefklimaat daar verslechteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	13	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. De bereikbaarheid van de regio moet nodig verbeterd worden en dat is ook mogelijk. Het is één van de vele goede redenen om eindelijk in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een andere: de aanleg van steeds meer snelwegen. Het resultaat zal zijn doel voorbij schieten. De verbrede snelwegen zullen nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad minder toegankelijk en verliezen daar het leefklimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	14	DE TOEKOMST IS WERKEN AAN SLIMME MOBILITEIT (80 KM), FIETS EN OPENBAAR VERVOER. VOOR 1.2 MILJARD KAN HIERIN VEEL GEINVESTEERD WORDEN.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
ZWE-00465	1	Na zoveel jaar opnieuw een aantasting van Amelisseweerd. Niet te bevatten. Ik kan gewoon echt niet begrijpen waarom u economie zo laat prevaleren boven ecologie. Even een lesje: de ecologie legt als 'leer van het huis (= de aarde)' de randvoorwaarden, de basis voor de economie: 'de kunde om het huis te gebruiken'. We zien de desastreuze gevolgen voor ons huis wanneer we de economie leidend laten zijn: verdwijnen van soorten t/m klimaatverandering. Ook in dit geval zal veel natuur nogmaals moeten wijken voor de eindeloze hebzucht van de tovenaarsleerling, de mens. Wanneer gaat u nu eens echt natuur-inclusief denken en handelen? Verhoog de schoonheid en vreugde van uw leven: respecteer de natuur, geef haar haar rechtmatige plaats. Hieronder volgen enige argumenten omdat ik wel begrijp dat een algehele oproep tot liefde en respect voor de natuur u niet tot andere daden zal aanzetten, hoewel het in wezen eigenlijk alleen daar om gaat: het erkennen van de intrinsieke waarde van de natuur.	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisseweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisseweerd, met een grote kwaliteitstoelag gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal	Ja

		(ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.	
		Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.	
2	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
3	De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
4	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
5	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee wordt de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor weer functioneel.	Ja
6	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan. Het is voor mij volkomen onbegrijpelijk en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als aardbewoner beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van alleen maar kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers honderden jaren voor je weer dezelfde potentie terug hebt qua luchtzuivering, schoonheid, niche voor vele 'boombewoners' en klimaatverbetering.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
7	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee
9	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

10	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluiptverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
11	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
12	De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
13	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
14	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelissewaard, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
15	Er is veel haast gemaakt, dat zie je ook aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er nog zijn. Door een paar maanden langer na te denken was er een veel beter ontwerp-tracébesluit geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn,	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en gebruik nieuwe WLO scenario's) en paragraaf 2.12 Procedures.	Nee

		want het modelsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het hele project niet nodig is. Van uitstel zou afstel komen, voor alle partijen beter, juist voor u.		
ZWE-00466	1	Ik woon in de zone die rood gekleurd is op de nieuwe geluidskaart, ik woon in de zone die ernstig zal lijden onder de eventuele verbreding van de Ring. Ik steun het streven van de gemeenteraad voor minder auto verkeer in de stad. Ik ben astmapatiënt en lijd fysiek en financieel door luchtverontreiniging. Ik bezoek met de fiets landgoed Amelisweerd minimaal driemaal per week om even goed adem te halen. Verbreding zal de rest van mijn leven verpesten. Mijn leefomgeving wordt ernstig aangetast. Over Amelisweerd en Rhijnauwen heb ik een boek geschreven. Ik reken mij redelijk deskundig t.a.v. dit landgoed in alle aspecten en pleit voor verwerping verbreding A27 (en Ring Utrecht).	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
	2	LUCHTKWALITEIT Dit voorliggende OTB met de plannen en berekeningen ten aanzien van luchtkwaliteit betekent een aanslag op de Volksgezondheid. De overheid dient de kwaliteit van de lucht te verbeteren en haar burgers meer mogelijkheden te bieden om zich te ontplooiën en een gezond en vol leven te leiden. De kosten van luchtverontreiniging voor burgers en gezondheidszorg dienen te worden meegerekend in het OTB (ca. 1 miljard). Stijging van elke soort luchtverontreiniging leidt overal in het land tot meer luchtverontreiniging, zoals PM2.5, PM 10, NO2, roet, ultrafijnstof, etc. Dit ontbreekt in het OTB. Ook dient de overheid zich te houden aan internationale verdragen, die in dit OTB onder de tafel zijn verdwenen. Het minimale streven moet o.a. zijn om te voldoen aan het Europees beleid van 40% minder CO2 uitstoot in het jaar 2030. Denkt u ook aan het Klimaatverdrag van Parijs.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Ja
	3	AMELISWEERD Kappen van de rand van het bos van Nieuw Amelisweerd betekent onherstelbare vernieling van ecologisch evenwicht. Bomen, struiken en bloemrijke graslanden in de nieuwe buitenrand worden aangetast door windeffecten, zonnebrand en luchtverontreiniging. Fauna moet nieuwe rustgebieden zoeken. De 'compensatie' berekening (waarin fouten en veel zuinigheid) gaat van 15 meter uit, maar dit moet meer dan honderd meter zijn. Aanpassing vereist: niet kappen, maar beschermen van wat is. Nieuw OTB gewenst. 'Compensatie' in het OTB voor groen in en om de stad en voor de Ecologische Hoofd Structuur, behelst alleen het planten van wat stekjes ver van de plek waar gekapt is en zonder dat wordt aangetoond dat hier recreatief en ecologisch waardevolle gebieden ontstaan. Amelisweerd heeft 100 jaar nodig gehad om deze waarden te krijgen. Stadsrandzones hebben eveneens hun tijd nodig gehad. Inwoners hebben groen nodig. Eerst goed plannen, dan goed planten, dan pas kappen, of eigenlijk niet kappen want dat is beter.	De huidige bosstrook achter de wandconstructie heeft zich na de aanleg van de A27 niet ontwikkeld tot een bosrand met stabiele structuur. In de eerste meters vanaf het beheerpad staan voornamelijk jonge bomen (zaailingen), de kronen van de bomen zijn vaak eenzijdig ontwikkeld omdat zij aan de rand van het bos staan. In de nieuwe situatie zal worden gestuurd op een verbetering van de structuur van de bosrand, uitgaande van de structuur en stabiliteit van de oudste en grootste bomen en van de mogelijkheden voor jongere bomen om een bredere en evenwichtiger kroon te ontwikkelen. Door de aanplant van groot wordende struiken (bijvoorbeeld meidoorn, hazelaar, krent) in de bosrand zal het zicht, vanaf het iets dieper in het bos gelegen wandelpad, op de wandconstructie beter worden gecamoufleerd en zal bovendien een gevarieerder en meer natuurlijk gestructureerde bosrand ontstaan. Deze bosrand zal niet alleen het leefgebied vormen voor de soorten die in de bestaande bosrand leven, maar er zullen ook soorten worden aangetrokken die in de bestaande bosrand geen geschikte leefomstandigheden vinden. De verbreding van 15 meter welke het tracébesluit toestaat is inclusief de nieuwe wandconstructie van de bak. Dit is de constructieve grens waarbinnen de werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Net buiten de wandconstructie is een strook van 10 meter breed nodig voor de aanleg van een nieuw beheerpad en de ondergrondse verankering van de wandconstructie. Ook in de bestaande situatie is de wandconstructie ondergronds verankerd en ligt achter de wandconstructie een beheerpad. Deze strook is in de compensatieberekening meegenomen. Van onjuistheden in de berekening van de te realiseren compensatie voor de NNN is dan ook geen sprake. De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de NNN, met inbegrip van Amelisweerd, met de een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.	Ja

4	Amelisweerd is een Rijksmonument, een cultuurhistorisch en ecologisch waardevol ensemble. Het OTB gaat aan deze waarden voorbij. Amelisweerd moet beschermd worden en niet ernstig beschadigd. Nieuw OTB gewenst.	De cultuurhistorische en natuurwaarde van Amelisweerd is in de milieu-effectrapportage zorgvuldig beschreven. Negatieve effecten op deze waarden, bijvoorbeeld door het ruimtebeslag, zijn ook in de milieu-effectrapportage opgenomen. Het ruimtebeslag op Amelisweerd is 1 tot 2 % van de oppervlakte van het landgoed. Zowel de cultuurhistorische waarde als de natuurwaarde van het gebied blijft zeer groot, ook na realisatie van het project.	Nee
5	Anderhalf miljoen mensen per jaar bezoeken de landgoederen. Bescherm de recreatieve waarde (wandelen, kanoën, observeren, leren, zonnen, zwemmen) want deze is zeldzaam in deze regio. Wetgeving aanpassen! De binnencirkel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie bij Utrecht kan veel recreanten opvangen en Amelisweerd beschermen tegen teveel bezoek. Een 'groene verbinding' leidt tot verdere aantasting, geldverspilling en verstoring van het ensemble Amelisweerd. Deze geldverslindende gv dient uit het OTB te worden verwijderd.	De Groene Verbinding is in het project opgenomen om de verbinding tussen stad en bos te herstellen. Hiermee wordt de doorsnijding van het bos door de eerdere aanleg van de A27 gedeeltelijk gemitigeerd. De overkapping draagt tevens bij aan het beperken van de effecten van de wegverbreding in het bos. In het deelrapport Ruimte en ruimtelijke kwaliteit van de milieu-effectrapportage is vanwege het ruimtebeslag op recreatieve voorzieningen aan dit deelgebied de score - toegekend. De kwaliteit van de recreatieve voorzieningen gaat niet achteruit, deze is met een 0 beoordeeld. Het aanpassen van de wetgeving of het beschermen van Amelisweerd tegen te veel bezoek vallen niet binnen de scope van deze planstudie.	Nee
6	De glazen overkapping van Movares is ook in de bestaande situatie een goede oplossing voor veel geluid overlast en stankoverlast in de wijde omgeving. Er is geen reden om deze niet aan te leggen: invoeren in nieuw OTB. Kappen van westrand bos langs A27 vernietigt de laatste resten van het ecologisch en landschappelijk geheel van Amelisweerd en verpest qua geluid, gezicht en lucht deze stadsrand voor sporters en wandelaars.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (glazen overkapping).</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het compensatieplan, dit is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>De aantasting van Amelisweerd door project Ring Utrecht betreft niet de laatste resten van dit landgoed, maar een strook van in totaal 1,69 hectare op een totaal oppervlak van 287 hectare van het hele landgoed.</p>	Ja

7	<p>IMAGO</p> <p>Het hoogbouw en beton denken moet weg uit het OTB. Het referendum uit 2002 toonde aan dat Utrechters er niet van houden. Gestreefd moet worden naar een duurzame stad met menselijke schaal, grote sociale veiligheid en veel groen. Geluidsmuren van misschien wel 12 meter hoog doen de stad lijken op een Middeleeuwse vesting. Inefficiënte, ongezonde en energie slurpende hoogbouw (die na 40 jaar vervangen moet worden) anonimiseert de stad. Een nieuw ruimtelijk systeem moet ontwikkeld worden, waarbij de dominantie van hoogbouw en autoverkeer wordt ingewisseld voor duurzaam OV-fiets vervoer en spreiding werkgelegenheid. Start denktank!</p> <p>De presentatie van RWS klopt niet. Hagelwitte viaducten met transparante geluidsschotten en een fietser hier en daar zijn geen realiteit. Alles wordt vies en grijs. Bomen zijn de helft van het jaar kaal. Naaldbomen zouden geschikter zijn (ook voor verbetering luchtkwaliteit) , maar ontbreken. Verkeerspleinen moeten in drie dimensies worden getekend, zodat mensen zien wat er gepland word: wegen vol auto 's en uitlaatgassen. Het gaat om grootschalige vernieling van de omgeving. RWS moet de plannen duidelijk en eerlijk presenteren in nieuw OTB.</p>	<p>De weergave is bedoeld om in tekeningen te laten zien hoe de gekozen oplossing op hoofdlijnen er uit ziet; in de webapplicatie is van diverse plekken een driedimensionale visualisatie opgenomen. Dit zijn geen fotorealistische weergaven van de nieuwe situatie, die zijn voor een goede afweging van belangen in het ontwerp-tracébesluit niet noodzakelijk. In de presentatie zijn overigens ook de verkeerspleinen in drie dimensies opgenomen. Dat naaldbomen geschikter zouden zijn dan loofbomen voor het (tijdelijk) wegvangen van fijn stof wordt inderdaad gezegd (Becket et al, 2000) omdat: "naaldbomen vanwege de fijne naaldstructuur en het grote oppervlak waardoor meer fijnstof wordt weggevangen dan bij loofbomen. En doordat de meeste naaldbomen het hele jaar groen zijn en daarmee ook in de winter effectief zijn". Echter het (tijdelijk) wegvangen van fijn stof wordt niet dat de luchtkwaliteit ook verbeterd door opname van fijnstof door de plant. Dit wordt bevestigd door de literatuur van Ir. M.H.A. Hoffman, "Wegvangen fijn stof met bomen en struiken". Hier wordt gezegd dat fijnstof opname van de plant nauwelijks een rol speelt: "In diverse wetenschappelijk onderzoeken is aangetoond dat planten stof en fijnstof (PM10) kunnen afvangen. Een deel komt weer los van het blad door relatief sterke wind of spoelt met regenwater van het blad af. Opname van fijnstof door het blad via de huidmondjes speelt nauwelijks een rol omdat de meeste fijnstofdeeltjes daarvoor veel te grote afmetingen hebben. Alleen gasvormige stoffen en soms de hele fijne deeltjes kunnen de huidmondjes passeren".</p>	Nee
8	<p>DOEL OTB?</p> <p>Om bestaande problemen op de Ring Utrecht op te lossen is het beter te beginnen met een snelheidsverlaging op de Ring naar 80 km/u en deze via controles te handhaven. Ook dient u spits rijdend gedrag te bevorderen. Er is dan ruimte om de allang verplichte geluidswering aan leggen. 80 is veilig en praktisch. Onderzoek wijst dit uit. Dit kost vrijwel niets maar levert veel meer op dan dit OTB. Tevens past dit bij de conclusies van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse en de bevindingen van het Centraal Plan Bureau: grootschalige infrastructuur projecten zijn onrendabel. U dient dit alternatief uit te rekenen in het nieuwe OTB.</p> <p>Het doel van dit OTB is onduidelijk. Economie en asfalt hebben geen relatie, want kantorenleegstand komt door de overgang van de oude economie naar de nieuwe en heeft niets van doen met asfalt. Uit het OTB wordt duidelijk dat verbredingen leiden tot meer files en meer problemen op allerlei gebieden. De minister blijft scheppen met een lekke emmer. De minister moet nieuw denken aanleren en daartoe een denktank oprichten, in samenwerking met andere ministeries. Daarvoor hoeven de A27 en de Ring niet verbreed te worden.</p> <p>Geluidsoverlast is overal een probleem dat tot gezondheidsklachten leidt . Dit OTB biedt er geen afdoende oplossing voor. Berekent u deze geluidsoverlast bij 80 en bij 100 km op de Ring. En de effecten daarvan op de volksgezondheid (stressklachten, hart- en vaatziekten). En telt u de kosten op bij die gemeld onder 1.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 63 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 376 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 439 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p>	Ja

		<p>Voor wat betreft het bevorderen van spitsmijdend gedrag: dit wordt in het huidige mobiliteitsbeleid van het Rijk niet gezien als een permanente oplossing voor structurele bereikbaarheidsproblemen maar wordt wel toegepast bij projecten tijdens de bouwfase. In de - aanvullende - oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert terwijl de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord wordt nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
9	<p>AANLEG</p> <p>Het is onduidelijk hoe RWS de verbreding van de A27 gaat realiseren. Er wordt gesproken over het bevriezen van grond, het slaan van diepe damwanden en wat niet al. Vanwege de veiligheid, de aantasting van dit waardevolle gebied en het grondwater (en de kwaliteit ervan) en het inschatten van risico's voor natuur en voor omwonenden (en de waarde van hun huizen) dienen dergelijke nieuwe grote infrastructurele vraagstukken opgelost te zijn vóór het OTB ter visie wordt gelegd. Nieuw OTB is vereist.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Er zal geen nieuw ontwerp-tracébesluit worden opgesteld. Hoe Rijkswaterstaat met de risico's van bouwen binnen de bak en de folie wordt omgegaan wordt hieronder uitgelegd.</p>	Ja
10	<p>ECOLOGIE</p> <p>Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar habitat, naar flora en fauna, naar schade in de toekomst en er is onvoldoende gedaan voor bescherming en tegemoetkoming. Zie hierboven eerste 2 alinea's onder punt 2.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoetslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks</p>	Ja

		<p>de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	
11	<p>PROCEDURE De Crisis en Herstelwet dient te worden afgeschaft. Er is een overgang gaande van een oude economie naar een nieuwe en ook een overgang van oud denken naar nieuw. De Crisis- en Herstelwet past daar niet in, want deze wil een gepasseerde overtuiging handhaven en het instellen van beroepen beperken, wat niet democratisch is.</p>	<p>Het project Ring Utrecht is gehouden aan de vigerende wet en regelgeving. Aanpassing of afschaffing van wetgeving kan alleen door de Tweede Kamer worden besloten.</p>	Nee
12	<p>ONTVANKELIJKHEID Ten aanzien van deze verbreding van snelwegen en aantasting van leefomgeving en gezondheid is iedere inwoner van Utrecht en zeer wijde omgeving ontvankelijk. In het OTB wordt immers melding gemaakt van het 'verkeer dat door moet stromen over de snelwegen'. Waarom zou langrijdend anoniem verkeer wel gerechtigd zijn een gebied te claimen voor meer asfalt en zou een inwoner of gebruiker (of een vertegenwoordiger van inwoners en gebruikers) niet gerechtigd zijn dit gebied te claimen voor een goede en gezonde leefomgeving? De overheid kan niet gerechtigd zijn de volksgezondheid en het leefklimaat dusdanig aan te tasten. Ziet u hiervoor ook de internationale verdragen eens in t.a.v. luchtverontreiniging en de alinea's onder 1. Dit mooie gebied ligt aan de A27. De bomen staan op een paar meter van de westzijde van de A27. Verbreding laat hier niets van over. 5 meter vanaf A27 Geen geluidswal 70 dB Dit ree staat op vijftien meter ten oosten van de A27. Zou ze straks geen grond meer onder de hoeven hebben? 15 meter vanaf A27! Achter geluidswal 65 dB Hardlopen langs de rivier tussen oude hoge bomen op honderd meter van de A27. 100 meter vanaf A27 50 dB</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Iedereen heeft het recht om een zienswijze in te dienen. Dat geldt niet alleen voor direct omwonenden, maar ook voor gebruikers van de Ring Utrecht en zelfs ook voor mensen die geen direct belang bij het project hebben. Een aantoonbaar belang is wel een vereiste voor ontvankelijkheid bij het indienen van een beroep.</p> <p>Er zijn geen internationale verdragen welke een uitspraak doen over een dergelijk project, of dit project onmogelijk maken. Bomenkap maakt onderdeel uit van het project, maar dat is toegestaan mits rekening wordt gehouden met de vigerende natuurwetgeving.</p> <p>Met de wegverbreding gaat 1-2% van het oppervlak van het landgoed Amelisweerd verloren. Er blijft ruimte over voor de ree en voor recreanten.</p>	Nee
13	<p>In het OTB staat dat de aantasting van Amelisweerd 0 bedraagt. Dit is een leugen. Ten eerste haalt u een deel van het landgoed weg. Dat is al een aantasting. U beweert dat u bomen 'herplant' maar dat is niet in of aan het landgoed, maar een heel eind verderop en u kunt geen bomen van meer dan honderd jaar planten, u kunt geen overige flora en fauna even vlot ergens anders neerpoten. Waar moeten al die vlermuizen naartoe? U verkleint hun leefgebied. U verpest hun leefklimaat. Door een strook weg te halen, zal de vervuiling die door deze strook wordt opgevangen, dan de volgende strook aantasten, Het getal 0 is dus onjuist, maar dat schreef ik al. Doordat het landgoed wordt verkleind, wordt de leefomgeving en met name de rustomgeving voor gevoelige flora en fauna verminderd en verslechterd.</p>	<p>De effecten op het landgoed Amelisweerd zijn in de milieu-effectrapportage beschreven onder de aspecten Natuur en Ruimtegebruik en samengevat beschreven in hoofdstuk 19. Het ruimtebeslag is in de milieu-effectrapportage negatief beoordeeld (-); de overige effecten neutraal (0). De gehanteerde 0 staat derhalve niet voor het getal 0, maar voor een (per saldo) neutrale (niet - en niet +) beoordeling van een effect.</p>	Nee
14	<p>U moet niet verbreden, maar andere oplossingen zoeken. Die zijn er wel degelijk, maar die passen niet in het straatje van de minister die denkt dat iedereen overal 130 moet kunnen rijden. Dit is onjuist. er vallen meer doden, de luchtverontreiniging neemt toe en het asfalt vermindert de mogelijkheden voor waterberging die we nu juist met de klimaatverandering zo nodig hebben. (Die klimaatverandering schijnt te komen door de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Uw aanname dat er op de Ring Utrecht 130 gereden mag worden na uitvoering van het project is niet juist. De huidige snelheden worden gehandhaafd en daardoor ontstaat er</p>	Ja

	<p>milieuverontreiniging die vooral door auto's wordt veroorzaakt!). Zoek in een nieuw en verbeterd OTB naar de z.g. 'no-regret' maatregelen en leg dat OTB dan weer ter inzage.</p>	<p>geen verkeersonveiligere situatie en neemt de luchtverontreiniging niet toe door de beoogde snelheidsverhoging. De waterberging benodigd voor de ring is berekend met inachtneming van de verwachtingen op klimaatverandering. Er is gerekend met een extreem klimaatscenario. Het is niet duidelijk welke 'no regret' maatregel voor klimaatverandering gevraagd worden.</p>	
15	<p>Over het hoofd gezien belang: De belangen van de bewoners van Nederland en met name die van de inwoners van de regio Utrecht-Bunnik zijn volstrekt over het hoofd gezien. Mensen hebben recht op schone lucht, op een gezonde duurzame leefomgeving, op voldoende groen om hen heen zodat zij op een korte fietsafstand van hun huis van de natuur kunnen genieten. Het gaat niet aan, de lucht zo vies te laten als deze is. Er zijn 1 miljoen luchtwegpatiënten in Nederland! Internationale afspraken worden continu gemaakt (denk aan EU afspraken en het Klimaatverdrag in Parijs) maar Nederland lapt zo te lezen in het OTB alles aan haar laars. Nederland hanteert haar eigen normen die niets met gezondheid te maken hebben en maakt haar eigen berekeningen in plaats van dat zij een onpartijdige organisatie in de arm neemt hiervoor. De Wereld Gezondheidsorganisatie dient in ieder geval geraadpleegd te worden.</p>	<p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.</p>	Ja
16	<p>Het belang van landgoed Amelisweerd, een prachtig, eeuwenoud ensemble met een hoge cultuurhistorische en ecologische waarde waar meer dan een miljoen mensen op jaarbasis van genieten en dat voor alle inwoners van groot belang is: dat landgoed wordt door de verbreding van de A27 ernstig in haar voortbestaan bedreigd. Hoe durft de overheid het, een Rijksmonument aan te tasten? Hoe kan het, dat op geen enkele wijze aandacht wordt besteed aan de cultuurhistorische en ecologische waarden van Amelisweerd, terwijl er kaarten te over zijn gemaakt van de 'archeologische' waarden?? Waarom zoveel over de NHW en zo weinig en zo slecht onderhouden over Amelisweerd? Dit OTB is volstrekt ontoereikend en dient opnieuw te worden gemaakt en na studie zal blijken dat u gewoon voorstelt om in de Bak van Amelisweerd 80 km per uur te rijden, de geluidwering aan weerszijden te verbeteren en de verbreding af te blazen.</p>	<p>De cultuurhistorische waarde en ecologische waarde van Amelisweerd staan beschreven in de deelrapporten Cultuurhistorie en Natuur.</p>	Nee
17	<p>Geraakt in belang: Ik ben luchtweg patiënt en betaal jaarlijks honderden euro's aan medicijnen. Luchtwegziektes tasten alles in het lichaam aan en leiden tot derving van gezondheid, levensvreugde, ontplooiingsmogelijkheden en nemen ook nog levensjaren weg. Streven naar het verlagen van de luchtverontreiniging is een eerste vereiste bij alles wat de overheid doet. Amelisweerd is voor mij van groot belang omdat het de dichtstbijzijnde groene long in mijn omgeving is, waar ik ettelijke keren per week naartoe ga om even goed te kunnen ademen. Verkleining en aantasting van Amelisweerd en handhaving van de luchtverontreiniging op dit niveau, verpesten de rest van mijn leven.</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.</p>	Nee
ZWE-00467	<p>1 De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerskaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.</p>	<p>De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.</p>	Ja
	<p>2 Door de verbreding van de A27 zal de automobieliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerp snelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van</p>	Ja

	<p>daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	
3	<p>Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.</p>	Nee
4	<p>Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p>	Nee
5	<p>Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.</p>	Nee
6	<p>Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
7	<p>Voor het ontwerp-tracébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.</p>	Nee
8	<p>Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee

		geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.		
	9	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste een stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	10	De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	11	Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	12	Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidsschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
ZWE-00468	1	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2	Mensen in volkstuinen, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	3	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts	Ja

		beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	
4	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
5	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerptractébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
6	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
7	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
10	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
11	Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	Ja
12	Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee

	13	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Ameliswaerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	14	Vorig jaar heeft de milieuorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar, belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meer asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2-uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	15	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00469	1	De natuur op land, in het water en in zee wordt nog steeds zwaar geteisterd door stikstof uit de landbouw, van het wegverkeer en in vergelijking hiermee een beetje van industrie en verwarming van woningen. Zo wordt de gevoelige natuur in de Veluwe, de duinen, veenmosrietlanden, beekdalen en hoogvenen vaak twee maal te zwaar belast dan ze aan kan en in delen van Nederland nog veel erger. Brandnetel, braam en gras overwoekeren daardoor alles wat kwetsbaar is en minder hard groeit waardoor de natuur steeds meer verarmt. De stikstofoxiden van het verkeer hebben daarin een belangrijk aandeel, ook de Ring om Utrecht. Ook in de steden is de lucht nog steeds te vuil. Ik maak ernstig bezwaar tegen de uitbreiding van het verkeer op de Ring maar ook daar naar toe, waardoor de stikstofdruk nog minder afneemt dan toch al het geval zou zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	2	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van	Ja

		deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	
3	Laatste jaren hebben diverse neutrale en wetenschappelijke instanties de verbredingsplannen van de A27 onderzocht. Voor zover ik heb gelezen was de conclusie van al deze onderzoeken: Verbreding van de A27 levert minder op dan het kost. Het z.g. "fileprobleem" wordt er zeer waarschijnlijk niet mee opgelost. De schade die dit rampzalige plan met zich meebrengt is daarentegen evident; bijvoorbeeld: -een aanzienlijk deel van Amelisweerd wordt opnieuw gekapt, Mogelijk wordt zelf het hele bos vernietigd doordat de folielaag beschadigt. -1,2 miljard euro belasting geld wordt verkwanseld, de luchtkwaliteit in en om Utrecht zal nog verder verslechteren. Alles wijst erop de keuze van de minister om haar asfalt plannen toch door te drukken berusten op louter emotionele motieven. Hoe heeft dit zo ver kunnen komen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau) tevens paragraaf 2.8 natuur (Amelisweerd) en paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (bouwen in het folie bij Amelisweerd).	Nee
4	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
5	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
6	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
8	Er is veel haast gemaakt, dat zie je ook aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er nog zijn. Door een paar maanden langer na te denken was er een veel beter ontwerpbesluit geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn, want het modelsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het hele project niet nodig is. Van uitstel zou afstel komen, voor alle partijen beter, juist voor u.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en gebruik nieuwe WLO scenario's) en paragraaf 2.12 Procedures.	Nee
9	De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedsfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
10	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor	Nee

			luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	
	11	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	12	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	13	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
ZWE-00470	1	Verbreding van de A27 bij Utrecht vind ik om verschillende redenen zeer onverstandig: er is weinig file op het traject, meer asfalt betekent meer uitstoot, de hoge kosten, het gaat niet mee met de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, onvervangbare bomen zullen moeten worden gekapt, levert veel overlast op, en kan ten slotte schadelijke effecten hebben op de grondwaterstand. Hieronder zal ik puntsgewijs op deze onderwerpen ingaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	Allereerst komt dit deel van het wegennet niet voor in de file top 10 en nauwelijks in de file top 50. De vraag is dus welk probleem opgelost moet worden. Bovendien merk ik op dat de files blijven, ook met dit project. Dat is berekend. U steekt heel veel geld in een relatief klein probleem, en lost dan dat probleem niet eens op.	In de - aanvullende - oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert terwijl de leefbaarheid gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. In paragraaf 2.2 van de Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.	Ja

3	Meer asfalt betekent meer auto's en dat betekent meer uitstoot van uitlaatgassen, dus meer luchtverontreiniging. Verbreding van wegen past niet in een beleid van reductie van CO2-emissies, maar zal alleen maar leiden tot meer CO2-emissies. Gezien de klimaatdoelstellingen die het kabinet heeft is dit geen verstandige weg.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
4	Er is bedrag van 1.1 miljard euro nodig om dit project te realiseren. Dat is veel geld voor een project met weinig rendement. Mijns inziens kan dit geld beter geïnvesteerd worden in openbaar vervoer, het ontmoedigen van autoverkeer op drukke momenten (bijvoorbeeld met behulp van spitsmijden), en de ontwikkeling van nieuwe technologieën op het gebied van mobiliteit.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
5	Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).	Nee
6	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste van een stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee

	9	Door de veranderingen in en bij Amelisseweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
	10	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00471	1	Uit alles blijkt, dat de veronderstellingen waarop uw gigantische wegoperatie stoelt, in de nabije toekomst onhoudbaar zullen zijn, en zelfs nu al hun geldigheid beginnen te verliezen. U gaat uit van een volle eeuw onafgebroken economische groei. Die hebben we nooit gehad, en niets wijst er op dat we die ooit zullen krijgen. (Trouwens: honderd jaar vooruitkijken?? Zullen we dat maar niet liever aan de science fiction-schrijvers overlaten?). U gaat ervan uit dat de mensen wel altijd dagelijks naar hun werk zullen blijven rijden. Ook dat zien we nu al, door meer thuiswerk en door flexibilisering, veranderen. U gaat ervanuit dat auto's altijd door mensen bestuurd zullen worden. Zelfs dat zal niet eeuwig duren. Zodra de besturing van auto's niet meer afhankelijk is van trage menselijke reflexen, zal de capaciteit van de bestaande wegen enorm toenemen. Met andere woorden: de ontwikkelingen die nu al aan de gang zijn konden er wel eens toe leiden dat er over enige tijd helemaal geen fileprobleem meer is. Maar wèl, als u deze operatie ondanks alle beschikbare informatie doorzet, een enorme, vieze stapel overbodig asfalt en een hele hoop volstrekt onnodige en veelal onomkeerbare schade aan het milieu.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
	2	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
	3	Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
	4	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
	5	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluipverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee

6	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
7	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelissewaard is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
9	Voor het ontwerptractébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
10	In het ontwerptractébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
11	Ik vind dat de regering nu haar besluit moet herzien op basis van voortschrijdend inzicht door terug te komen op haar doelstelling 'de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Als oplossing moet de regering de infrastructuur verbeteren met openbaar vervoer, dus niet met meer asfalt en meer autobewegingen. Hiermee voldoet de regering tevens veel beter aan aan de andere doelstelling 'de kwaliteit van de leefomgeving in stand houden'.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
12	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
13	Verbreiding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
14	Omdat Amelissewaard niet wettelijk wordt beschermd tegen verkeerslawaaai zijn de bezoekers er eigenlijk vogelvrij (maar vogels daarentegen zijn daar niet vrij). Het gaat om anderhalf miljoen bezoekers. Hun recreatiegenoegens moet u veel beter beschermen dan met een dakje op de bak. Kunt u de weg niet helemaal overkappen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (tunnel) en paragraaf 3.8 Natuur (Amelissewaard).	Nee

ZWE-00472	1	Ik vraag u met klem te kiezen voor gezondheid, milieu en welzijn, voor natuur. Ik vraag u te kiezen voor eigentijdse duurzame oplossingen voor de bereikbaarheid van Utrecht. Daar past geen verbreding van de A27 in. Dat gaat in tegen alles wat op dit moment nodig is voor een leefbare, gezonde toekomstbestendige stad. Hieronder ga ik in op een aantal argumenten rondom de periode van de werkzaamheden, behoud van natuur en milieu en leefbaarheid en gezondheid van bewoners en het feit dat verbreding geen oplossing is voor het bereikbaarheidsprobleem van Utrecht.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	De Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit zijn veel te ruim en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 op Europees niveau strenger worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet doorgevoerd worden. Het is overigens niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese richtlijnen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	3	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	Ja
	4	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	5	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
	6	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	7	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de	De hoogte van de geluidschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een	Nee

	geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelissewaard is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelissewaard vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	
8	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	In Amelissewaard staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
11	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
12	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00473	1 Recentelijk hebben het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geconstateerd dat de aanleg van extra snelwegen in Nederland niet meer rendabel is! Dat geldt dan toch zeker voor dit project, dat door alle ingrepen in de leefomgeving van mens, dier en plant toch al extra duur is. Zelfs organisaties als RAI, Bovag, ANWB, en andere belangenbehartigers van automobilisten, pleiten er allemaal voor files op te lossen door rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie. Daarentegen veroorzaken asfalt en wegverbredingen, zeker op de lange termijn, alleen maar méér files.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	2 De extra emissies worden gecompenseerd door NSL-maatregelen. De monitoringsrapportage 2015 NSL (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportag	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee

	e-nsl-2015-bijlage) stelt echter dat de daling voor fijnstof stagneert (blz3). De NEV 2015 (https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/41/nationale-energie-verkenning-2015), blz. 109 stelt dat ook na 2020 de daling duidelijk afneemt. Die geringe daling is vrijwel geheel te danken aan Euronormen voor (diesel)wegvoertuigen, oftewel roetfilters, terwijl de emissies door industrie en luchtvaart stijgen (blz. 7 Achtergronddocument Lucht, http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-luchtverontreinigende-stoffen-in-de-nationale-energieverkenning-2015_2442.pdf). Of de luchtkwaliteitsnormen in de toekomst worden gehaald is dus geheel afhankelijk van succesvolle implementatie van deze techniek. Deze techniek moet de stijgende emissies van industrie, bouw, op- en overslag, huishoudens (door houtkachels, waar sinds kort subsidie op zit) en bandenslijtage allemaal compenseren. Het afbreukrisico is groot. Als het model uitgaat van vlotte implementatie van roetfilters en theoretische emissiefactoren zijn de totale daadwerkelijke emissies zwaar onderschat!		
3	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
5	De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten opzichte van de heel geringe tijdwinst voor passerend automobilisten. De alternatieve oplossing, OV en fiets, biedt daarvoor soelaas.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
6	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedgeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.	Nee
7	Omdat Amelisweerd niet wettelijk wordt beschermd tegen verkeerslawaaï zijn de bezoekers er eigenlijk vogelvrij (maar vogels daarentegen zijn daar niet vrij). Het gaat om anderhalf miljoen bezoekers. Hun recreatiegenoegegens moet u veel beter beschermen dan met een dakje op de bak. Kunt u de weg niet helemaal overkappen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (tunnel) en paragraaf 3.8 Natuur (Amelisweerd).	Nee
8	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de	Nee

		Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	
9	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>	Ja
10	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
11	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
12	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee wordt de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor weer functioneel.	Ja
13	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
14	U berekent dat bij realistische groei de norm uit de nota mobiliteit bijna niet wordt overschreden indien u niet ingrijpt. De norm is 2 en zonder het project realiseert u 2,1. Als u het project uitvoert wordt dat 1,2. Dat is dus overkill. Bovendien betekent het dat de reistijd in de spits nog steeds langer is dan daarbuiten, dus dat u gewoon files houdt. Met veel goedkopere maatregelen kunt u toch wel bereiken dat u vanuit 2,1 daalt tot naar 2. Verdere daling, tot 1,2, is totaal overbodig. Daarbij zij nog gezegd dat wat in de stukken een "realistische groei" heet waarschijnlijk zelfs onrealistisch is. U verwacht toch ook niet dat Nederland de komende decennia kan blijven groeien?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
15	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor	Nee

			luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	
	16	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	17	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
ZWE-00474	1	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	2	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	U doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
	3	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
	4	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja
	5	Amelisweerd wordt niet wettelijk beschermd tegen verkeerslawaaï. Er wonen geen mensen. Er woont wel een enorm aantal bosvogels en andere dieren. Hun bescherming heeft u blijkbaar minder hoog in het vaandel. Toch is de geluidsoverlast voor vooral vogels gigantisch, met name in het broedseizoen. Verder genieten zo'n anderhalf miljoen bezoekers van dit prachtige gebied. De bescherming van hun recreatie valt ook onder uw morele verantwoordelijkheid. Een dakje op de bak schiet hier natuurlijk tekort. Overkapt u de weg liever helemaal. Het zou u sieren als u niet de mazen van de formele wet zou opzoeken, maar zou handelen in de geest ervan!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee

6	Het risico van scheuren van de folie moet afgewenteld worden op de gebruikers van het snelwegennet: jaren lang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunettenen Rjinsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
7	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
8	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foeragegebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foeragegebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foeragegebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
9	De oplossing Verbreden A27 is alleen beschikbaar voor de beperkte groep van automobielgebruikers. Voor de mensen die leven met spaarzaam gebruik van auto's auto wordt niets gedaan, zij worden uitgesloten voor deze dure voorziening. De alternatieve oplossing is beschikbaar voor een veel grotere groep van gebruikers. De automobielgebruikers kunnen via de voorzieningen op de knooppunten nog steeds gebruik maken van de ,niet verbrede, A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
10	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
11	Ik voorzie en vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27 met extra rijstroken. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch heel wat aantrekkelijker dan het asfalt van een snelweg.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen	Ja

			worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm wordt transparant uitgevoerd en komt rechtop tussen de gebouwen te staan.	
	12	De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	13	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	14	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	15	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	16	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	17	Het is onbegrijpelijk dat potentiële mogelijkheden om alternatieve energie op te wekken bij projecten die vallen onder de verantwoordelijkheid van een milieuminister niet optimaal worden benut. Geluidwerende schermen langs de Ring dienen dan ook als een geïntegreerd zonnepaneel te worden uitgevoerd, al dan niet in combinatie met de ombouw.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
ZWE-00475	1	De EU voor luchtvervuiling zijn veel te ruim en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 strenger worden. Ik zie graag doorrekening ervan voor het autoverkeer op de Ring. Het is overigens volstrekt niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	2	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de wekzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegeteld, verliest de de economische onderbouwing van het project zijn geldigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de	Nee

		effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	
3	De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten opzichte van de heel geringe tijdwinst voor passerend automobilisten. Het alternatief, OV en fiets, biedt daarvoor soelaas.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
4	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020.	Ja
5	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisseweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	De 'Duurzame weg': een glazen overkapping over de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisseweerd is nooit in stemming gebracht, maar wordt niet nader onderzocht. Dit is zeer nalatig en dient alsnog te gebeuren. Positieve uitkomst moet worden meegenomen in ontwerp.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
7	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
8	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
9	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
10	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee

	treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.		
11	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja
12	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
13	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
14	Nu hebben we net het klimaataccord ondertekend, de inkt is nog nat, en dan komt u alweer met zo'n groot project dat dit accoord met voeten treedt! Weer een mooi geval van met de mond belijden en het tegenovergestelde doen! Want dat is natuurlijk aan de hand met dit project: het lokt nog meer verkeer naar en rond Utrecht, de lucht zal nog meer verontreinigd worden, de stank zal niet te harden zijn en de stad wordt almaar minder leefbaar. En laten we niet vergeten wat dit allemaal kost! Geld dat volkomen verkeerd gebruikt wordt, weggegooid zelfs; dat zouden we veel beter kunnen inzetten om de doelen van dit klimaataccord dichterbij te brengen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
15	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp-tracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
16	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos)	Ja

		document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	
	17	U hebt een keuze: u kunt ofwel klauwen met gemeenschapsgeld weg gooien naar wegverbredingen, die hun doel finaal voorbijschieten, of u kunt het aanwenden op een manier die wel zal werken: Bouw parkeergarages, en zorg voor goed openbaar vervoer tussen deze garages en de werkplekken (Utrecht Science Plan , binnenstad, etc.); dat zal heel veel autoverkeer schelen, en is bovendien goed voor milieu en klimaat!! Wat gaat u kiezen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00476	1	<p>Onderwerp: De plannen moeten gestopt en de situatie zoals hij is moet blijven. Die is al slecht maar kan niet bewust en expres nog slechter gemaakt worden! Uit onafhankelijk onderzoek blijkt dat de voorgestelde maatregelen geen zin hebben en (natuurlijk) slecht uitvallen voor omwonenden en milieu. Slecht, gewetenloos en totalitair van Schulz om dan toch door te drammen terwijl bijna iedereen tegen is! Wat denkt zij wel niet? Zij is uitvoerder, geen baas of bepaler. Bah, de arrogantie van de macht... Onjuistheden: Uit onafhankelijk onderzoek blijkt dat de voorgestelde maatregelen geen zin hebben en zelfs slecht uitvallen voor omwonenden en milieu. Slecht en gewetenloos van Schulz om dan toch door te drammen terwijl bijna iedereen tegen is! Over het hoofd gezien belang: 1 Mensen verder af wonend van de wegen zelf (zoals Sterrenwijk, Watervogelbuurt etc. in Utrecht Oost en Tolsteeg etc. in Zuid). Die zijn qua afstand misschien iets verder weg maar hebben wel overlast van lawaai en soms van stank. 2 Het folie loopt gevaar beschadigd te worden met een grote (milieu)ramp tot gevolg. Hier willen de machthebbers niet eens naar luisteren, laat staan op ingaan. Dit is een reëel gevaar! En zou alleen al genoeg redenen meoten zijn om de hele onnutte, onnodige operatie meteen stop te zetten. 3 Bovendien, gaat het de filedruk niet helpen want er wordt op dat stuk geen filedruk verwacht, heb ik gelezen in de papieren... Geraakt in belang: Ja, het gaat om mijn fysieke gezondheid (extra vervuiling door die onzinnige plannen) en mijn mentale gezondheid en die van vele anderen. De onnadenkende plannenmakers hebben geen idee van wat voor stress, gefrustreerdheid en verdriet dit allemaal teweeg brengt, al is het "alleen maar" om die onschuldige bomen in Amelisseweerd die nu opeens gekapt moeten worden zonder daar maar enig belang of respect voor te tonen of voor de mensen die die bomen wel op waarde schatten en willen behouden. En zo zijn er nog talloze argumenten om het NIET te doen en maar 1 of 2 (drog)redenen om het wel te doen (1: het irreële idee dat auto's moeten worden gefaciliteerd, tegen al het beter weten in en 2: het machtwelustige gedrag van de minister om toch haar persoonlijke en/of partijpolitieke zin door te drijven).</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisseweerd).</p>	Ja
ZWE-00477	1	Ik constateer dat er in het ontwerp-tracébesluit geen maatregelen worden voorgesteld om tot een geluidsreductie te komen in de straten aan het Zwarte Woud in Lunetten. Dit terwijl de huidige geluidswal wordt verdubbeld in hoogte langs delen van het traject waar de woningen veel verder van de weg liggen (zoals het zuiden van Lunetten). Tevens staan er in het besluit geen maatregelen wat betreft fijnstof. In het ontwerp-tracébesluit wordt dit deel van het traject afgedaan met de stelling dat de huidige kantoren van Woudstede en ArboNed al functioneren als een afscherming voor de wijk. Hier wordt	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.	Nee

	<p>echter voorbij gegaan aan het feit dat er tussen de kantoren grote openingen zijn waardoor het geluid van de snelweg de woningen direct en permanent benaderd. Ook is er een dubbele belasting van geluid en fijnstof op de woningen langs dit deel van het trace wegens de aanwezigheid van spoorlijn Utrecht-Den Bosch/Tiel, waar ook veel vervuilend goedertransport plaatsvindt. Dit kan niet worden weggelaten in de analyse van geluidsbelasting en luchtvervuiling. De huidige situatie voor bewoners aan het Zwarte Woud is al onacceptabel; elke week komt er een dikke laag roet van de ramen. Het mag niet zo zijn dat door het weglaten van maatregelen op dit deel van het traject de de situatie verder verslechterd. Kinderen die langs een snelweg opgroeien hebben namelijk een verhoogde kans op luchtwegaandoeningen.</p>		
2	<p>De effecten van luchtvervuiling op kinderen zijn groter dan op volwassenen. In Lunetten wonen erg veel kinderen, die ook graag buiten spelen in de parken langs de snelweg. Het ontwerptraacebesluit besteed hier geen aandacht aan. Tevens is de vraag hoe veilig en kindvriendelijk de zeer lange fietstunnels zullen worden. Door de aanwezigheid van de snelwegen, de waterlinieweg en de spoorlijn zijn de kinderen van Lunetten momenteel al grotendeels afgesloten van de buitenwereld. Door de snelwegen te verbreden en een 12 meter hoge donkere muur langs het park de Koppel te plaatsen dreigen de kinderen van Lunetten fysiek en psychologisch nog verder ingesloten te worden. In het ontwerptraacebesluit wordt geen aandacht besteed aan deze groep. Er is sprake van natuurcompensatie, maar niet van een 'vrijheidscompensatie'. Kinderen hebben niet de mogelijkheid om gebruik te maken van de nieuwe 'vrijheden' die de snelwegverbreding automobilisten bied, maar zij betalen daar wel de prijs voor. De vrijheid van beweging van kinderen is vastgelegd in de VN conventie over de rechten van het kind. Bij de voorbereiding van dit tracébesluit is de nodige kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen vergaard. Dit ziet eveneens op belangen van omwonenden en hun leefomgeving. Op grond hiervan heeft een zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden die ten grondslag ligt aan het tracébesluit.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Voor wat betreft de specifieke effecten van luchtverontreiniging op kinderen wordt opgemerkt dat de regelgeving inzake luchtkwaliteit geen onderscheid maakt tussen kinderen en volwassenen. Voor kinderen gelden dezelfde normen. Doordat de wegbreiding geen beslag legt op het Park De Koppel in Lunetten, wordt aantasting van speelgelegenheid juist voorkomen. Bij de verlenging van de onderdoorgangen/fietstunnels van de snelwegen is extra aandacht besteed aan de sociale veiligheid. Ook in de huidige situatie vormen de snelwegen, de Waterlinieweg en het spoor barrières voor bewoners. Getracht is, onder meer door het dak op de bak, deze barrières minder sterk te maken. Bovendien geldt tevens als doelstelling van het project dat de leefbaarheid in de project-omgeving daar waar mogelijk wordt verbeterd, hetgeen onder meer tot uiting komt in een verlaging van de geluidbelasting voor een groot aantal woningen.</p> <p>Bij de voorbereiding van dit tracébesluit is aldus de nodige kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen vergaard. Dit ziet eveneens op belangen van omwonenden en hun leefomgeving. Op grond hiervan heeft een zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden die ten grondslag ligt aan het tracébesluit. Het tracébesluit is niet in strijd met het Verdrag over de rechten van het kind.</p>	Ja
3	<p>Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clausule worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. In de nadere uitwerking van de plannen speelt risicobeheersing een belangrijke rol. Indien nodig worden aanvullende beheersmaatregelen getroffen om kans van optreden van lekkages te dusdanig te verlagen dat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is. Rijkswaterstaat heeft in het geactualiseerde MER een beheersmaatregel uitgewerkt bij de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. De kans op water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode vrijwel uitgesloten.</p>	Ja
4	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond</p>	Ja

		Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
5	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
6	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	De 'groene verbinding' over de A27 is niet zo groen en doet weinig voor de omgeving. Een glazen overkapping zoals van Movares doet dat wel. Dit moet direct worden onderzocht en ingevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
8	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
9	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer auto's richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

	11	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
ZWE-00478	1	...	De zienswijze die is ontvangen was geheel leeg en is daarom niet voorzien van een antwoord.	Nee
ZWE-00479	1	<i>Onderwerp:</i> Met de uitbreiding van de ring zal de NRU ook vele malen drukker worden dan nu beraamd wordt. Voor al die bewoners van Groenekan, Blauwkapel en het Robert Kochplein zal te maken krijgen met extra geluid en fijnstof overlast . Ook met de opwaardering van de NRU zal goed gekeken moeten worden wat men doet er zijn 333 handtekeningen ingeleverd door direct omwonenden tegen het afsluiten van de Wolgadreef en de Moldaudreef. Laat het geen tweede Catharijnesingel worden . <i>Over het hoofd gezien belang:</i> Ja, extra verkeer omdat de binnenstad autoluw word gemaakt en het nieuwe zandpad zal extra verkeer brengen. En de werk gelegenheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. Met de geluidbeperkende maatregelen die in het Ontwerp tracébesluit wordt de geluidbelasting in de omgeving van de Noordelijke Randweg Utrecht ten gevolge van de rijkswegen niet hoger dan is toegestaan op basis van de huidige geluidproductieplafonds. Uit het onderzoek in het 'Deelrapport geluid - rapportage ten behoeve van milieu-effectrapportage' is gebleken dat de toename van het verkeer op deze weg als gevolg van het project Ring Utrecht niet zodanig is dat aanvullende maatregelen moeten worden getroffen. De opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht is overigens een project van gemeente Utrecht. Ten behoeve van de reconstructie van deze weg zullen de geluideffecten daarvan apart onderzocht worden en zullen er zo nodig geluidbeperkende maatregelen worden getroffen. Ook uw overige opmerkingen over ontwikkelingen in de stad Utrecht gaan specifiek over zaken die de gemeente Utrecht aangaan en die buiten de scope van het tracébesluit vallen.	Ja
ZWE-00480	1	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	2	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
	3	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	4	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	Bureau Movares heeft een mooie 'duurzame weg' ontwikkeld die uitstekend geschikt zou zijn voor de A27 ter hoogte van Amelisweerd. Dit alternatief wordt zonder meer terzijde geschoven 'omdat 'De Groene Verbinding' belangrijker wordt geacht. Dit is niet onderbouwd door opinies van groepen ter plekke.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee

6	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
7	De oplossing Verbreden A27 is alleen beschikbaar voor de beperkte groep van automobielgebruikers. Voor de mensen die leven met spaarzaam gebruik van auto's auto wordt niets gedaan, zij worden uitgesloten voor deze dure voorziening. De alternatieve oplossing is beschikbaar voor een veel grotere groep van gebruikers. De automobielgebruikers kunnen via de voorzieningen op de knooppunten nog steeds gebruik maken van de, niet verbrede, A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
8	Van goed, intelligent, beleid mogen we verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een slecht voorbeeld: als het al eventjes werkt, dan toch niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in versterkte mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer: dat kan beter, frequenter, en betrouwbaarder. Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, veel beter mee uit zullen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
9	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisseweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
10	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het vlies scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
11	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. Uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
12	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de	Ja

		referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	
13	Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	Ja
14	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
15	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
16	Al tientallen jaren lang wordt onderzoek verricht naar de effecten van wegwitbreidingen. En AL die onderzoeken leiden tot dezelfde conclusie: Een wegwitbreiding mag dan soms tijdelijk even helpen tegen files, maar al gauw treedt er een aanzuigende werking op, die het effect weer teniet doet. Een vicieuze cirkel. DOM dus, niet doen!! Figuurlijk ben je met zo'n Ringweg alleen maar verder van huis, ook al oscilleert de afstand tot huis in letterlijke zin tenminste nog tussen twee waarden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
17	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
18	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
19	In het ontwerpbesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
20	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014! De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee

		nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!		
ZWE-00481	1	De Ring zou de bereikbaarheid moeten vergroten? Vergeet het maar! De ring is een wurgende stinkstrop en het is wel duidelijk wie hier het meest onder lijden. Dat zijn natuurlijk niet degenen die hem bedacht hebben. Hoe zou dat nu komen? Waarom liggen deze stroken hier bij deze gewone huizen en wordt er geen enkele vilawijk geraakt?	Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, neemt de bereikbaarheid van de regio toe als gevolg van het project. Dankzij de realisatie van het project Ring Utrecht vind er ook een verschuiving van het (doorgaande) verkeer plaats van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet. Dit komt de leefbaarheid binnen de bebouwde kom ten goede. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.	Ja
	2	De ring producerd fijnstof, daar gaan mensen dood aan terwille van die geweldige "bereikbaarheid", zijn mensen gedwongen de fijnstof in te ademen. Niet de bestuurders en niet de beleidsbepalers. Die zullen er wel voor zorgen dat hun woning zich op veilige afstand van hun eigen maaksel bevindt, zij kennen per slot van rekening als geen ander alle kwalijke gevolgen ervan. Nee, zoals gewoonlijk zijn mensen met een laag inkomen de dupe. Zij zijn nu eenmaal aangewezen op de goedkoopste woningen. En laten die zich nou toevallig net in de onmiddellijke nabijheid van de ring bevinden! Dit zal de mensen niet verbinden, maar juist van elkaar vervreemden. U moet de ring niet verbreden maar afbouwen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. En het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	Ja
	3	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt om welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja
	4	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

6	<p>Verbreiding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
7	<p>Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	<p>Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur. Ook wil ik geranties dat igv een calamiteit de grondwaterstand van lunetten niet wordt gewijzigd doordat water pompen worden ingezet om de werkzaamheden op de A27 voort te kunnen zetten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.</p>	Nee
9	<p>En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.</p>	<p>De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja
10	<p>Er zijn tot op heden nog geen grote infrastructurele projecten binnen de begroting gebeven. U kunt het eigenlijk helemaal niet. Dat problemen en lekkages geen uitzondering zijn, bewijzen de lekkages bij de A4 Midden Delfland. Zie ook hier. Of de technische storingen bij de Botlekbrug op de A15. En de Fyra, de Noord-Zuidlijn. De overschreidingen zullen weer extra bezuinigingen tot gevolg hebben. Mogelijk op de ouderen zorg, waar u tegen die tijd gebruik van dacht te maken. Stop met uw gepruts!</p>	<p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p>	Nee
11	<p>De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
12	<p>Zijn er in het ontwerp maatregelen onderzocht en begroot om de nieuwe extra fijnstof te binden?</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja

ZWE-00482	1	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	2	Ik vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27 met extra rijstroken. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch heel wat verantwoordelijker dan het asfalt van een snelweg.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm wordt transparant uitgevoerd en komt rechtop tussen de gebouwen te staan.	Ja
	3	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	4	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	Al tientallen jaren lang wordt onderzoek verricht naar de effecten van wegbreedingen. En àl die onderzoeken leiden tot dezelfde conclusie: Een wegbreedening mag dan soms tijdelijk even helpen tegen files, maar al gauw treedt er een aanzuigende werking op, die het effect weer teniet doet. Een vicieuze cirkel. DOM dus, niet doen!! Figuurlijk ben je met zo'n Ringweg alleen maar verder van huis, ook al oscilleert de afstand tot huis in letterlijke zin tenminste nog tussen twee waarden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	6	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	7	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dichter bij de	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding.	Nee

	woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	
8	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja
9	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
10	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijst ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van	Ja

			de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	
	11	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	12	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00483	1	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	2	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
	3	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
	4	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	De 'groene verbinding' over de A27 is niet zo groen en doet weinig voor de omgeving. Een glazen overkapping zoals van Movares doet dat wel. Dit moet direct worden onderzocht en ingevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
	6	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	7	De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
	8	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het	Nee

		mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	
9	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. Uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
10	Door de verbreding van de A27 zal de mobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
11	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
12	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
13	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
14	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
15	De oplossing Verbreden A27 is alleen beschikbaar voor de beperkte groep van autobestuurders. Voor de mensen die leven met spaarzaam gebruik van auto's auto wordt niets gedaan, zij worden uitgesloten voor deze dure voorziening. De alternatieve oplossing is beschikbaar voor een veel grotere groep van gebruikers. De autobestuurders kunnen via de voorzieningen op de knooppunten nog steeds gebruik maken van de ,niet verbrede, A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

	16	De EU voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 strenger worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	17	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	18	In uw plannen lees ik verder over een geluidsscherm van 12 meter hoog bij Lunetten, het uitzicht wordt voor veel bewoners dermate beperkt dat dit voor veel mensen hun woongenot zal doen afnemen, dit is onacceptabel.	Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bilthoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidschermen langs dit wegvak zijn uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd; ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken. Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen. De vormgeving van de geluidschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.	Nee
ZWE-00484	1	Vorig jaar heeft de milieuorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar, belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meer asfalt en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2-uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij	Ja

	manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	
3	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
4	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. Uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
5	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
6	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
7	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluipverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
9	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade	Ja

		aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
10	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
11	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
13	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan. Het is voor mij volstrekt niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk honderden jaren voor je weer dezelfde kracht terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaat. Het is immoreel om onze kinderen hun toekomst te ontnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
14	Van goed, intelligent, beleid mogen we op zijn minst verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een wel heel slecht voorbeeld: als het al even werkt, dan toch niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in versterkte mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer: dat kan veel beter, frequenter, en betrouwbaarder. Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, veel beter mee uit zullen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
15	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos)	Ja

		document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	
16		Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
17		Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstreden, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
ZWE-00485	1	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
	2	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de	Ja

		referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	
3	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
4	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
5	Mag ik verzoeken de argumenten van de Kracht van Utrecht mee te wegen? Deze organisatie heeft een goede analyse gemaakt van nut en noodzaak: zie http://krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/447-mkba-ring-utrecht-in-nieuwe-wlo-scenarios . U wilt toch niet beweren dat wij vanaf nu 100 jaar lang in hoge economische groei blijven, dat wij vanaf nu 100 jaar lang op fossiele brandstof blijven rijden, EN dat de Nederlandse maatschappij geen extra kosten te verduren krijgt omdat u jarenlang wegen moet afsluiten? Elk van deze beweringen is onrealistisch, maar als u dat voor minstens 1 ervan zou toegeven zou u direct besluiten het hele project te schrappen wegens ontbreken van rendement.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
6	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fouragegebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foeragegebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foeragegebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
7	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
8	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
9	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee

10	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Als u files wil verminderen moet u niet de snelwegen verbreden maar het reistijdverlies in de stad en op het onderliggend wegennet aanpakken. Dat is nl. veel groter dan het reistijdverlies (en dus de toegerekende kosten) op de snelwegen rond de stad. Vanwege gebrek aan ruimte in en om de steden zal die aanpak moeten bestaan uit verbetering van het fiets- en OV-netwerk zodat het wegverkeer afneemt en met de huidige wegcapaciteit in de steden de files afnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
12	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
14	Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
15	De 'groene verbinding' over de A27 is niet zo groen en doet weinig voor de omgeving. Een glazen overkapping zoals van Movares doet dat wel. Dit moet direct worden onderzocht en ingevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
16	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	Nee
17	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
18	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidsschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee

ZWE-00486	1	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	2	De norm uit de nota Mobiliteit is gesteld op 2. Uit uw berekeningen blijkt, dat, bij "realistische groei", deze norm zonder in te grijpen al bijna bereikt wordt: we komen dan op 2,1 uit. Dat betekent dat de reistijd in de spits 5% (2,1 gedeeld door 2) langer is dan de norm eist. Dan is een project als dit, met al zijn kwalijke gevolgen, toch onnodig zwaar? Dat is met een kanon op een mug schieten! En dat blijkt ook wel: met het project wordt het resultaat 1,2; dat is onnodig ver onder de norm. Voor een bescheiden daling van 2,1 naar 2 kunt u toch volstaan met minder ingrijpende, minder schadelijke, en goedkopere maatregelen? Trouwens, ook bij die zogenaamde "realistische groei" zet ik mijn vraagtekens. Wilt u ons werkelijk wijsmaken, dat Nederland nog tientallen jaren zal blijven groeien? Dat verwacht u toch zeker zelf ook niet?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
	3	Mensen in volkstuinten, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	4	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwshade en nadeelcompensatie.	Nee
	5	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja
	7	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	8	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	9	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
	10	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	11	Verbreding van wegen en dus nog meer wegverkeer gaat niet samen met minder energiegebruiken en minder CO2-emissies. Trein, bus en (elektrische) fiets zijn het energiezuinige, CO2-vrije alternatief. Dus geen verbreding van de Ring en geen nieuwe wegen meer.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
	12	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
ZWE-00487	1	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	3	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	4	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
ZWE-00488	1	Ons huis heeft een berekende geluidswaarde van 63db en zal na de aanpassingen aan de weg op 61db blijven steken. Wij hebben 10 jaar meegepraat over de veranderingen rond	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.	Ja

	<p>het knooppunt Lunetten en actief meegewerkt. Wij zijn behoorlijk teleurgesteld dat met onze situatie geen rekening is gehouden. Ook de hoeveelheid fijnstof is alarmerend te noemen en ook daar worden geen aanpassingen voor gedaan.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Koppeldijk en de Waijensdijk.</p> <p>In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. De berekeningen zijn geactualiseerd in de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. Zie voor meer informatie over het projecteffect het algemene deel luchtkwaliteit.</p>	
2	<p>Ja. Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
3	<p>Ja. Onze belangen zijn volstrekt buiten beschouwing gebleven, er is op geen enkele wijze rekening gehouden met onze situatie en die van onze burens. Ons is uitgelegd dat het een financiële achtergrond heeft, te weinig mensen dus te weinig geld om iets te doen, maar het is voor ons niet te begrijpen dat wij zo behandeld worden.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>	Ja
4	<p>Ja zeker, zie ook de alinea's hierboven, de geluidsoverlast is enorm, buitenshuis is het vooral veel erger geworden (tunnelgeluid) sinds een verkeerd geluidsschermband (te laag en te kort) is geplaatst in de bocht van de A12 naar de A27. Daarbij is ook zeker te stellen dat de waarde van ons huis is gedaald.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.</p>	Nee
ZWE-00489	<p>1 De voorgestelde oplossing leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, en dus ook bij onze woning. Dit volgt uit de waarde op het referentiepunt, maar tevens verschuift de weg door de verbreding met minimaal 15 meter in de richting van ons huis, waardoor de luchtkwaliteit bij ons huis duidelijk slechter zal worden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Nee
	<p>2 De voorgestelde oplossing leidt tot meer geluidsoverlast bij onze woning. Uit de modelberekeningen blijkt dat de geluidsdruk bij onze woning door het plan toeneemt met 2 dB tot 60dB. De huidige waarde voor onze woning is 55,4 dB op 1,5 meter hoogte en 58 dB op 4,5 meter hoogte (rapportage door onafhankelijk deskundige namens Rijkswaterstaat 2012); in de plannen worden hiervoor onjuiste gegevens vermeld (58 dB respectievelijk 60 dB).</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen.</p> <p>Uit bijlage 9e van het deelrapport Geluid - specifiek blijkt dat de geluidbelastingen bij uw woning op de begane grond en de verdieping met het project Ring Utrecht 58 resp. 60 dB bedragen. Dat is net zo hoog als de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.</p> <p>De door u genoemde berekende geluidbelastingen zijn afkomstig uit een eerder project van Rijkswaterstaat, het tracébesluit A27 Lunetten-Rijnsweerd. Deze geluidbelastingen zijn gebaseerd op de huidige ligging van de A27 en andere verkeersprognoses dan in het project Ring Utrecht is gehanteerd. Vandaar dat de in 2012 berekende geluidbelastingen lager zijn.</p>	Ja
	<p>3 Door de uitbreiding van het viaduct over de Krommerijn (hier is ter plekke nog sprake van een verbreding naar 7 + 8 = 15 rijstroken), komt de rand van het viaduct minimaal 15 meter dichterbij ons huis: van 90 meter terug naar 75 meter. Dit leidt tot een duidelijke toename van het gevoel van 'nabij' zijn van de weg.</p>	<p>De rand van het viaduct komt inderdaad dichterbij de woning. De beleving van de ruimtelijke kwaliteit van de stad is beoordeeld in het Deelrapport Ruimte en Ruimtelijke kwaliteit van het milieueffectrapport, hoofdstuk 5. In het hele deelgebied waarin de</p>	Nee

			Kromme Rijn valt is het effect op de beleving met een - gescoord. Deze beoordeling is meegenomen bij de belangenafweging voor het project.	
4	Doordat de weg wordt uitgebreid dichter naar ons huis toe, vrezen wij meet overlast van de wegverlichting. Momenteel wordt de wegverlichting bovendien nog enigszins afgeschermd door de hoge bomen langs de snelweg. Als de bomen worden gerooid en de verlichtingsmasten dichter naar ons huis worden geplaatst, zal dit (bij gebruik van dezelfde lichtpunthoogte en typen armaturen), leiden tot een toename van de lichthinder. Dit geldt zowel langs de Weg naar Rhijnauwen / Vossegatsedijk (momenteel nog een geheel donkere laan) als bij ons in huis.		Uw aanname dat er een toename van de lichthinder kan ontstaan doordat de weg in de richting van uw woning komt is juist, als de huidige armaturen zouden worden gebruikt en er geen afschermdende maatregelen zouden worden getroffen. De techniek van de wegverlichting ontwikkelt zich naar energiezuiniger en minder hinder voor de omgeving, bijvoorbeeld door het gebruik van LED verlichting. Ook is er meer aandacht voor zodanige vormgeving van de verlichting dat de hinder wordt beperkt.	Nee
5	De uitvoering van het plan zal leiden tot grote overlast bij ons huis: a. Bouwwerkzaamheden, grondtransport, heiwerkzaamheden etc. zullen vele jaren bij de directe omgeving van onze woning plaatsvinden; b. Bovendien zullen bestaande voorzieningen (geluidswering, luchtschermen) langere tijd ontbreken, zonder dat hieraan in het plan eisen aan zijn gesteld; c. Het verkeer op de A27 zal vele jaren last hebben van en te maken hebben met verkeersmaatregelen, waardoor er meer file ontstaat op het wegdeel naast ons huis; d. De onderdoorgang van het viaduct over de Krommerijn zal beperkt gebruikt kunnen worden, waarbij niet uitgesloten wordt dat de onderdoorgang voor langere tijd geheel dicht gaat. Deze onderdoorgang is de belangrijkste toegangsweg tot ons perceel. Bereikbaarheid van het openbaar vervoer (buslijn 12, toekomstige sneltram), winkels en werklocatie (richting stad) worden er ernstig door belemmerd, evenals onze bereikbaarheid voor hulpdiensten, leveranciers en gasten/visite. Bovendien levert dat mogelijk extra verkeersgevaarlijkse omstandigheden op voor ons kinderen; e. Een belangrijk deel van de nuts- en telecommunicatievoorzieningen voor ons perceel loopt onder de A27 door of er dicht langs. Deze voorzieningen zijn op leeftijd en kwetsbaar en er is geen redundantie. Wij vrezen dat er tijdens de bouw schade aan deze voorzieningen kan ontstaan, waardoor levering aan ons perceel ernstig verstoord kan worden. Indien toch besloten wordt tot uitvoering van het plan, leidt dit tot de hierboven beschreven nadelen voor ons. Een direct gevolg hiervan zal zijn dat het woongenot van onze woning afneemt. Dit zal ook gevolgen hebben voor de verkoopwaarde van ons huis. Bovendien zal deze verkoopwaarde gedurende de gehele bouwperiode extra sterk onder druk staan, omdat in de directe nabijheid van ons huis gebouwd gaat worden en omdat de uitvoering van het plan een zeer hoog risicoprofiel heeft, zoals vertraging door het lekragen van de folie van de bak bij Amelisweerd.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder). Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie. Kabels en leidingen zijn een belangrijk onderdeel in de realisatiefase. Samen met de exploitanten wordt bekeken of een kabel/leiding verlegd of verplaatst moet worden als gevolg van de werkzaamheden. Een zorgvuldige werkwijze voor het aspect kabels en leidingen is een belangrijke eis voor de aannemer. Uw zorgpunt wordt meegenomen in het nog op te stellen plan van aanpak kabels en leidingen.	Ja
ZWE-00490	1	Volgens mij hebben al decennia geleden vele onderzoeken aangetoond, dat wegbreiding altijd tijdelijk helpt tegen files, maar dat er daarna een aanzuigende werking komt met dus een tegenovergesteld effect dan het beoogde. DOM dus, niet doen!! Uiteindelijk ben je met die Ringweg nog verder van huis, letterlijk en figuurlijk.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	2	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bereiken. De geluidsschermen moeten overal tenminste 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Bovendien moet geluidweerschuifing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Nee

	voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.		
3	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
4	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
5	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
6	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
7	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
8	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
9	Om tot een positieve MKBA te kunnen komen bent u er blijkbaar van uitgegaan dat de Nederlander nog 100 (honderd!) jaar lang accijns op benzine en diesel zal blijven betalen. Dan kunt u toch een heel stukje verder in de toekomst kijken dan ik ! Het lijkt mij ook echt totaal niet te rijmen met alle nationale en internationale afspraken omtrent CO2 uitstoot.	Deze manier om met accijns om te gaan is standaard in de werkwijze van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Het is inherent aan het gebruik van prognoses dat aannames over de toekomst gemaakt worden. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

10	<p>Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.</p>	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	Nee
11	<p>In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Nee
12	<p>In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als aardbewoner beseft dat het onverstandig, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer die kracht terughebt qua luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
13	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van</p>	Ja

		<p>daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	
ZWE-00491	1	<p>Kom in vredesnaam terug op dit voornemen. Zo gaan we niet om met onze kostbare omgeving: geen goede probleeminventarisatie, een fantasieloze en risicovolle schijnoplossing van 'meer asfalt' zonder oog voor betere alternatieven. Weer aantasting van natuur en leefkwaliteit! Dat moet en kan anders.</p>	<p>De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	Nee
	2	<p>Is er wel een probleem dat een dergelijke kostbare ingreep rechtvaardigt? In het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht, vastgesteld in 2010, is voor de uitbreiding van de A27 een voorkeur opgenomen voor het verbreden van de bak bij Amelisweerd (met in iedere rijrichting 7 rijstroken). Op basis van de meest recente toekomstscenario's ben ik ervan overtuigd dat er geen verkeerskundige noodzaak is om het aantal rijstroken op de A27 uit te breiden naar 2x7 rijstroken. Ook niet na lezing van alle rapporten. Ik ben het eens met de conclusie van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse, de second opinion door het CPB en het onderzoek van TU-Delft, dat de kosten van de verbreding niet opwegen tegen de baten. Ook de recente publicatie Kansrijk Mobiliteitsbeleid van het CPB wijst in deze richting.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).</p>	Nee
	3	<p>Het wegontwerp met 2x7 rijstroken in de bak bij Amelisweerd en extra parallelbanen op de A12 is gebaseerd op de verkeersintensiteiten in het Global Economy (hierna GE) scenario van het toekomstscenario WLO-1 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In december 2015 heeft het PBL, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, nieuwe toekomstscenario's openbaar gemaakt: de zogenaamde WLO-2 scenario's Hoog en Laag. Het GE scenario komt overeen met een verwachte economische groei die pas in 2046 volgens het nieuwe WLO-2 scenario Hoog wordt bereikt. Als het gemiddelde van de nieuwe WLO-2 scenario's Hoog en Laag 2030 als uitgangspunt zou worden genomen, dan zijn er minder extra rijstroken nodig. Bovendien zou zelfs bij een de onrealistisch hoge groei een inrichting binnen de huidige bakconstructie mogelijk zijn van 2x6 rijstroken, met een verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km/u, waarbij het weven van verkeer veel minder problemen oplevert. Het voorkeursalternatief lokt weer meer verkeer naar en rond Utrecht, de lucht zal nóg meer verontreinigd worden en de stad wordt minder leefbaar. Het project is enorm duur. Met het oog op het het klimaatakkoord wordt dat geld verkeerd gebruikt wordt, weggegooid eigenlijk; dat zouden we beter kunnen inzetten om de doelen van het klimaatakkoord dichterbij te helpen brengen. Verbreding van wegen en dus nog meer wegverkeer gaat niet samen met minder energiegebruiken en minder CO2-emissies. Trein, bus en (elektrische) fiets zijn het energiezuinige, CO2-vrije alternatief. Dus geen verbreding van de Ring en geen nieuwe wegen meer.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).</p>	Nee
	4	<p>Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin</p>	Ja

		<p>Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	
5	<p>Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.</p>	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	Nee
6	<p>Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.</p>	Nee
7	<p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij</p>	Ja

	manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	
8	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
9	Het risico van scheuren van de folie moet afgewenteld worden op de gebruikers van het snelwegennet: jaren lang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunettenen Rjinsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
10	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
11	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
12	De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
13	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
ZWE-00492	1 Wij zijn van mening dat de ingrepen, die in het OTB worden aangekondigd bij het knooppunt Rijnsweerd parallel aan ons volkstuinpark onnodig, kostenverhogend en disproportioneel zijn. Bij nut en noodzaak kunnen grote vraagtekens worden geplaatst en minder ingrijpende alternatieven lijken hetzelfde effect te kunnen ressorteren. Wij verzoeken u daarom zich in het vervolg van de procedure te beperken tot het oplossen van de geformuleerde knelpunten, zoals verwoord in het OTB en verdergaande ingrepen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee

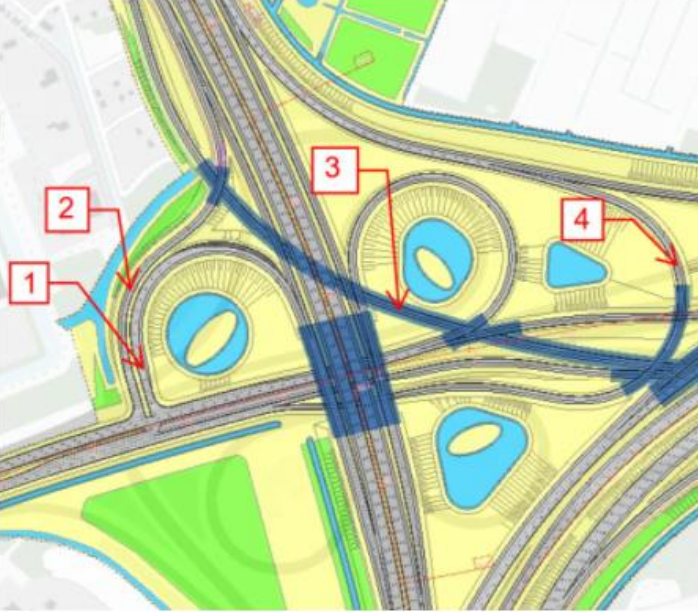
	achterwege te laten. Draagvlak en noodzaak voor verdergaande infrastructurele ingrepen ontbreken wat ons betreft. Zie voor verdere toelichting bijlage 1.		
2	1. Een groot punt van zorg vormt bij ons de toenemende geluidsbelasting, die stress veroorzaakt en daardoor de gezondheid schaadt. Reeds op dit moment ervaren onze leden de aanwezigheid van knooppunt Rijnsweerd als zeer hinderlijk en er bestaat weinig vertrouwen in verbetering, aangezien het verdwijnen van de Varkensboog teniet wordt gedaan door nieuw asphalt, de hoge geluid reducerende boomsingels worden gekapt en de compenserende geluidsschermen een minimale uitvoering krijgen met een hoogte van slechts 2 meter.	De geluidbelastingen die zijn bepaald zijn opgenomen in bijlage 9e van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Langs de A27 wordt een geluidsscherm van 2 meter geplaatst. Bovendien zal het knooppunt Rijnsweerd sterk worden aangepast: de drukke Varkensboog in de nabijheid van uw complex wordt vervangen door nieuwe kruisingen op grotere afstand. In het project Utrecht wordt een nieuwe verbindingsweg aangelegd van de A27 vanuit de richting Hilversum naar de A28 richting Amersfoort. Deze komt dicht bij uw woning te liggen, maar langs deze weg worden een veiligheidsscherm geplaatst, vormgegeven als geluidsscherm. Met de voorgestelde maatregelen zal de geluidbelasting bij uw woning met meer dan 5 dB afnemen. Ter hoogte van de Oostbroekselaan was bovendien ten tijde van het opstellen van de Nota van Antwoord bij het tracébesluit Ring Utrecht in het voorlopige pakket een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. In het voorlopige pakket is voor de Oostbroekselaan een bovenwettelijke maatregel voorzien: het gedeeltelijk verhogen van het wettelijke scherm van 2 meter naar 3 meter en het plaatsen van een nieuw scherm ten zuiden daarvan. Op de website van de provincie kunt u zien of deze bovenwettelijke maatregel onveranderd is overgenomen in het definitieve pakket, zie https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht . Met deze maatregelen wordt de geluidbelasting nog verder omlaag gebracht.	Ja
3	2. De aanslag op de luchtkwaliteit, in de vorm van roetdeeltjes en fijnstof en de invloed hiervan op de luchtwegen, de voedingsgewassen en daarmee de volksgezondheid van onze leden, geeft veel onrust en onzekerheid. De luchtkwaliteit in Utrecht voldoet momenteel al niet aan internationale normen en de extra rijstroken op de A27 zullen nog extra verkeer aantrekken (meer capaciteit heeft een aanzuigende werking). Momenteel ondervinden wij al veel last van roetdeeltjes, die neerdalen op en zich hechten aan onze gewassen en dit zal naar verwachting niet verbeteren door de aanzuigende werking van de verbreding van de A27.	In de NSL monitoringstool zijn de toetspunten, de locaties vanaf de weg waar aan de luchtnormen wordt voldaan, te zien. De toetspunten ter hoogte van de volkstuinen, liggen aan de rand van de volkstuinen aan de wegzijde. Hierdoor wordt worst case getoetst. Uit het MER Tweede Fase (zie hoofdstuk 8) blijkt dat alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied, waaronder ook de volkstuinen, een toe- of afname hebben van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m ³ en van fijn stof PM10 van minder dan 0,4 µg/m ³ . Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Daarnaast zorgen de Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie eisen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. Ten opzichte van de huidige situatie is dan ook sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie van het project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal na realisatie van het project daardoor lager zijn dan in de huidige situatie. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in 2030 zowel de referentie als de projectsituatie voldoen aan de advieswaarden van de wereldgezondheidsorganisatie WHO.	Ja
4	3. De luchtvervuiling van het verkeer bestaat uit roet, fijnstof, NOx, bandenslijtage, remslijpsel en asfaltslijtage. Roet is carcinogeen, bestaat uit kleine vettige klevende sliertjes, en slaat direct neer in een strook van enkele honderden meters links en rechts van de autoweg. Onze leden verbouwen gewassen voor eigen consumptie, net als de kinderen van de schooltuin. Met een verder toenemende luchtverontreiniging worden de risico's voor de volksgezondheid bij consumptie van gewassen uit eigen tuin aanzienlijk vergroot. De aangekondigde maatregelen om onze tuinen te beschermen, in de vorm van jonge boomaanplant en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied hebben een toe- of afname van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m ³ en een toe- of afname van de concentratie fijn stof van minder dan 0,4	Ja

	een geluidsscherm van slechts 2 meter, tegen de schadelijke invloed van roet en fijnstof zijn volstrekt onvoldoende.	<p>µg/m³. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de normen. Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren.</p> <p>Het probleem van stof- en roetneerslag op volkstuinten langs snelwegen is een generiek probleem wat ook in de huidige situatie aan de orde is. Het project leidt niet tot een vergroting van dit probleem.</p>	
5	4. Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion zou volgens het ontwerp 2 meter hoog worden. Dit is bij een weg die 10 meter breed en 12 meter hoog wordt te laag. Weliswaar zal het geluid direct achter het scherm gereduceerd worden, maar het lage scherm zal iets verderop in ons tuinenpark geen geluid reducerend effect meer hebben. Geluidhinder veroorzaakt stress en tast de gezondheid fysiek en geestelijk ernstig aan. De geluidsschermen moeten overal op zijn minst 4 meter hoog zijn om enig effect te hebben en de geluidsbelasting flink te verlagen. Om geluidweerskaatsing tegen betonnen vlakken te voorkomen moet het scherm worden voorzien van 100 procent geluidsabsorberende materialen.	<p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p>	Ja
6	5. Wij tekenen daarbij aan dat de EU regelgeving voor de blootstelling ook getoetst moet worden voor de mensen op de tuin. Het toepasbaarheidbeginsel gaat ervan uit dat alleen daar met blootstelling gerekend wordt waar mensen lang verblijven. Het is niet terecht om te doen of mensen in de volkstuin daar kort verblijven. Want op onze volkstuin zijn veel mensen die er de hele dag zijn, en ook nog vaak inspannend werk doen.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie https://www.luchtmeetnet.nl/</p> <p>Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op https://www.nsl-monitoring.nl.</p> <p>Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Elk jaar vindt een monitoring van het NSL plaats. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide voor verschillende jaren in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De NSL monitoring is openbaar en te vinden op www.nsl-monitoring.nl. In de NSL monitoringstool zijn ook de toetspunten, de locaties vanaf de weg waar aan de luchtnormen moet worden voldaan, te zien. In de monitoringstool is te zien dat de toetspunten ter hoogte van de volkstuinten aan de rand van de volkstuinten liggen aan de wegzijde. Ofwel ter hoogte van volkstuinten waar mensen verblijven wordt ook getoetst aan de luchtnormen.</p> <p>Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.</p>	Ja
7	6. De herstructurering van knooppunt Rijnsweerd gaat ten koste van een weliswaar smalle maar lange strook stedelijk groen met bijbehorende flora en fauna. Het leefgebied	De aanpassing van Knooppunt Rijnsweerd maakt het ook mogelijk om volkstuinten te compenseren aan de zuidzijde van het volkstuintencomplex. Dit is in de periode tussen	Ja

	<p>voor flora en fauna en de kansen voor Natuurlijk Tuinieren worden op deze wijze in onze directe leefomgeving, binnen de stedelijke ring fors gereduceerd.</p>	<p>het ontwerp-tracébesluit en tracébesluit met u en ook de gemeente Utrecht besproken. Een nadere toelichting vindt u in de Nota van Wijziging 2020.</p>	
8	<p>7. Het Ecologisch onderzoek in het OTB is onvoldoende. De toelichting in het OTB, het landschapsplan en bijlage 5 Natuur gaan slechts oppervlakkig in op de aanwezige natuurwaarden waardoor ook de effectbeschrijving en de compenserende en mitigerende maatregelen ontbreken of onvoldoende zijn beschreven. De beschrijvingen komen zeer grofmazig over, waarbij de aanwezige waarden in de bijzondere (stads)natuurgebieden als ATV Stadion/Bloeyendaal ten onrechte niet beschouwd worden. Het is ook onduidelijk waar, hoe en wanneer de veldonderzoeken in het OTB zijn uitgevoerd. Er wordt niet nader gespecificeerd welke bronnen (inventarisatierapporten) zijn geraadpleegd. Het is daardoor niet te achterhalen of de onderzoeken, effectbeoordeling en maatregelbepaling goed zijn uitgevoerd. Gezien de resultaten hebben we daar twijfels bij. Duidelijk is dat er leemten in kennis en onzekerheden in de plannen zijn.</p>	<p>Park Bloeyendaal is wel degelijk onderzocht. Dit park is onder meer genoemd op p38 en in tabel 4.4 op p43 van het deelrapport natuur. In bijlage 2 bij het deelrapport natuur is de gehanteerde methodiek beschreven. In bijlage 4 van dit rapport zijn ook waarnemingen van zwaarder beschermde soorten terug te vinden binnen stadsnatuurgebieden zoals Park Bloeyendaal. Omwille van de leesbaarheid van de kaarten zijn waarnemingen van beschermde soorten (lijst Wet natuurbescherming) en Rode en Oranje lijst soorten overigens niet opgenomen, maar met deze soorten wordt wel zo veel mogelijk rekening gehouden. Deze soorten zijn wel genoemd in tabelvorm.</p>	Ja
9	<p>8. Zo is bekend dat de Voorveldse Polder, aan de overkant van de Biltse straatweg, jacht -en verblijfgebied is van diverse soorten vleermuizen. Hier worden regelmatig vleermuisexcursies georganiseerd. Ook in natuurpark Bloeyendaal zijn diverse soorten (bewezen) aanwezig. In het OTB zijn alleen de tellingen ter plekke van viaduct Biltse Straatweg vermeld. Vleermuisaanwezigheid of vleermuisroutes bij de te kappen bomen (met name in de strook op het talud van de A27) bij ATV Stadion zijn met een batdetector feitelijk geconstateerd. Het is noodzakelijk dit beter te onderzoeken.</p>	<p>In 2012 is gedetailleerd onderzoek gedaan naar beschermde soorten, waaronder vleermuizen. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Vleermuisonderzoek is uitgevoerd volgens het vleermuisprotocol. Het is bekend dat in de Voorveldse Polder en in park Bloeyendaal veel vleermuizen voorkomen en dat hier door de gemeente ook vleermuiskasten zijn opgehangen. Slechts een klein deel van het totaal aan aaneengesloten beschikbaar foerageergebied voor vleermuizen in deze gebieden valt echter binnen het plangebied. Aansluitend op het vleermuisonderzoek bij de Biltse Straatweg en de Biltse Rading is ook gekeken naar foeragerende vleermuizen langs de begroeiing langs de A27. Daarbij zijn met name enkele gewone dwergvleermuizen foeragerend waargenomen langs de begroeiing en voornamelijk boven de watergang die onderlangs het talud van de A27 loopt. Omdat er voor vleermuizen een doorgaande verbinding via diverse groenstructuren in de Voorveldse Polder, het terrein van ATV Stadion en Park Bloeyendaal aanwezig blijft en hier ook voldoende foerageergebied voor de aanwezige vleermuissoorten aanwezig blijft, is geoordeeld dat geen verlies aan essentieel leefgebied optreedt. Dat wil niet zeggen dat er geen foerageergebied van vleermuizen (tijdelijk) verloren gaat, maar dat de functionaliteit van de elders gelegen vaste rust- en verblijfplaatsen niet in het geding komt. Omdat dit niet leidt tot een overtreding van de verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming, is dit niet expliciet opgenomen in het ontwerp-tracébesluit. Mede door het (tijdelijk) verlies aan foerageergebied van vleermuizen als gevolg van de werkzaamheden scoort het aspect oppervlakteverlies op beschermde soorten in dit deelgebied negatief (-) in de milieu-effectrapportage.</p>	Ja
10	<p>9. Aanwezige (beschermde) soorten kunnen zich via water, land en lucht moeiteloos tussen park Bloeyendaal en ATV-Stadion verplaatsen. En doen dat ook: vogels (een aantal standvogels en doortrekkers, minder courante soorten zoals slechtvalk, ijsvogel, sperwer, goudvink, bladkoning, etc), kikkers, kleine modderkruiper, kleine watersalamanders, ringslangen, vlinders (oa. gehakkelde aurelia's, oranjetip) libellen en zoogdieren (oa. boommarter, rode eekhoorn, egel, bunzing, dwergmuis, muskusrat, vleermuizen, wezel). Ook zijn er vele (beschermde) inheemse paddenstoelen, mossen en planten die in beide gebieden voorkomen. Deze soorten worden ten onrechte niet genoemd in het OTB. Over de natuurwaarde van de vele te kappen bomen en van het gedeelte te amoveren ATV complex is verder niets vermeld.</p>	<p>De aanwezigheid van (belangrijke) natuurwaarden in de gebieden Park Bloeyendaal en ATV Stadion wordt niet ontkend. In het kader van het tracébesluit wordt echter met name gekeken naar de uitvoerbaarheid van het plan in het licht van de wet- en regelgeving voor natuur. In dat kader is het van belang of vaste rust- en verblijfplaatsen van zwaarder beschermde soorten of vogels met een jaarrond beschermde nestplaats worden aangetast. Veel van de genoemde soorten zijn niet of slechts algemeen beschermd waardoor de verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming niet van toepassing zijn. Uiteraard geldt voor deze soorten wel de zorgplicht van de Wet natuurbescherming, waaraan door het nemen van verschillende mitigerende maatregelen zal worden voldaan. Voor de zwaarder beschermde soorten geldt dat er geen vaste rust- of verblijfplaatsen zijn aangetroffen of dat een ontheffing voor aanwezige groei-/of vaste rust- en verblijfplaatsen wordt aangevraagd waarmee het tracébesluit uitvoerbaar is in het licht van de Wet natuurbescherming. Dat desalniettemin sprake is van verlies aan leefgebied van (beschermde) soorten wordt niet betwist. Mede daardoor scoort het aspect oppervlakteverlies op beschermde soorten in dit deelgebied negatief (-) in de milieu-effectrapportage.</p>	Ja

11	<p>10. Er wordt in het OTB geen aandacht besteed aan de (planologische) status van Bloeyendael en ATV Station als een gezamenlijk natuurpark. ATV Stadion is openbaar toegankelijk voor wandelaars uit de omliggende woonwijken, de kantoren van de Provincie, ASR en de Universiteit, voor wandelaars op de route Zeist Utrecht, voor joggers, rustzoekers en natuurliefhebbers. Het natuurpark Bloeyendael gaat over in het ATV Stadion complex. De beide parken bieden samen kwalitatief hoogwaardig groen; aantasting van het volume heeft repercussies op de waarde van het hele terrein.</p>	<p>De recreatieve waarde van het gebied wordt herkend. Het project gaat ter plekke alleen ten koste van een aantal volkstuinen, niet ten koste van het recreatief gebruik van het gecombineerde gebied. De padenstructuur van het park wordt grotendeels gehandhaafd en waar nodig hersteld.</p>	Nee
12	<p>11. Dit alles overziend vrezen wij dat de invloed van het OTB op het tuinenpark van ATV Stadion en het aangrenzende Park Bloeyendael omvangrijk, ingrijpend en onherstelbaar zal zijn voor de leefbaarheid en de beleving van onze omgeving. Door verbreding van de Ring zal de verkeersdruk naar verwachting snel gaan toenemen, wat meer luchtvervuiling en geluidbelasting veroorzaakt, terwijl de inpassing van de verbreding ten koste gaat van recreatie, natuur, ecologie en de leefkwaliteit.</p> <p>12. Wij concluderen dat de geformuleerde doelstelling en het streefbeeld, voor ATV Stadion zowel kwantitatief als kwalitatief in meerdere opzichten niet wordt bereikt.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Er is tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit overleg gevoerd met het bestuur van ATV stadion, AVVN en de gemeente, om voor deze locatie tot een goede oplossing te komen. Een aantal aanpassingen is doorgevoerd in de plannen, deze wijzigingen zijn beschreven in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit. De aantasting van volkstuinen aan de oostrand is niet voorkomen, maar er zijn afspraken gemaakt over de inpassing langs deze strook. Ook is de watergang in de zuidrand naar een andere locatie gebracht, om hier grond vrij te spelen waarop volkstuinen teruggebracht kunnen worden. Het is aan de gemeente Utrecht als grondeigenaar om deze strook (in samenspraak met de vereniging) in te richten.</p>	Ja

13	<p>HET NUT EN DE NOODZAAK VAN EEN NIEUWE AANSLUITING VAN DE A27-A28 VANUIT HILVERSUM NAAR AMERSFOORT ONTBREEKT IN HET OTB. DE VERBINDING HILVERSUM-AMERSFOORT WORDT NERGENS ALS KNELPUNT AANGEMERKT. ER WORDT GEEN ONDERBOUWING GEGEVEN VOOR HET AANBRENGEN VAN EEN NIEUWE VERKEERSBOOG VAN HILVERSUM RICHTING AMERSFOORT.</p> <p>13. Het OTB heeft primair ten doel de dagelijkse verkeersproblemen tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd en bij de Varkensboog op te lossen.</p> <p>14. Bij de noodzaak van deze aanpassingen kunnen op zich al vraagtekens worden geplaatst, gezien recente verkeersprognoses voor de komende decennia (CPB en TU Delft), die wijzen op een lagere mobiliteit en een groeiende inzet van alternatieve vervoermiddelen. Als de maximum snelheid wordt teruggebracht naar 80 km/h ontstaat er geen filevorming, voldoen de kleinere boogstralen nog, en hoeft er niet verbouwd te worden. Als er dan meer Openbaar vervoer wordt aangeboden en fiets- en wandelwegen worden aangelegd (andere verkeersmodaliteiten), geeft dat nog meer ruimte op de weg, worden lucht en milieu niet verder aangetast, en worden de kosten aanzienlijk beperkt.</p> <p>15. Ook achten wij het noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken, en van de opvolger daarvan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Wij vinden dat de streefwaarden voor de gemiddelde reistijd in de spits niet geschikt zijn voor de A27/A12 Ring Utrecht, want daardoor ontstaan onevenredig veel negatieve effecten voor de omgeving, in het bijzonder bij ons tuincomplex. Ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht, staat beroep tegen de Nota Mobiliteit niet open. Maar nu er daadwerkelijk wordt overgegaan tot het implementeren van dit beleid, is het moment gekomen om dit aan u voor te leggen.</p> <p>16. Voorts vragen wij ons sterk af of er voldoende rekening is gehouden met effecten vanuit de gedragskant en technologische ontwikkelingen. Recente lessen vanuit de A4 en de Velsertunnel ondersteunen deze twijfel. De VerkeersInformatieDienst (VID) stelt dat de opdeling van de A4 in Leiden in een hoofd- en parallelbaan de doorstroming geen goed heeft gedaan. Daarnaast is het verwachte verkeersinfarct door de afsluiting van de Velsertunnel (renovatie) uitgebleven omdat veel weggebruikers hun gedrag hebben aangepast. Het nieuwe werken, dynamische reisinformatie met rijadviezen op maat, ook voor keuzereizigers die per reis afwegen of openbaar vervoer, de fiets of de auto meerwaarde heeft - u stelt dat 65% van het verkeer regionaal is - zijn ontwikkelingen die voor 2030 effect hebben. Het door de minister gepromote 'living lab' voor zelfrijdende auto's in de toekomst kan daar nog eens bij opgeteld worden.</p> <p>17. Voor de langere termijn zou de verbreding van de Ring Utrecht daarmee niet noodzakelijk zijn. Voor de kortere en middellange termijn zal de uitbreiding veel onnodige en onherstelbare schade aanrichten. Een heroverweging van nut en noodzaak lijkt hiermee op zijn plaats. Bij twijfel over een voornemen geldt het voorzorgsprincipe, en dat houdt in 'niet doen'.</p> <p>18. Zoemen we specifiek in op de verbinding A27 – A28 van Hilversum naar Amersfoort dan wordt de bestaande aansluiting nergens expliciet als knelpunt aangemerkt en in het OTB wordt ook geen enkele poging gedaan een verdiepte aanpassing van de bestaande aansluiting te rechtvaardigen;</p> <p>19. De noodzaak voor de alhier gekozen infrastructurele aanpassingen, in de vorm van een nieuwe boog onder het knooppunt Rijnsweerd door, wordt door ons dan ook zeer in twijfel getrokken;</p> <p>20. Het mag duidelijk zijn dat daarmee de noodzaak voor de ingrepen op het terrein van ATV Stadion en in Park Bloeyendael in onze ogen onnodig zijn.</p> <p>21. In het verlengde daarvan is er ons inziens een goed alternatief voor de aanpassing van het knooppunt Rijnsweerd, dat het complex van ATV-Stadion spaart en veel goedkoper is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>In artikel 1 van het tracébesluit is aangegeven dat alle herkomst-bestemmingsrelaties in het knooppunt gehandhaafd blijven. In hoofdstuk 3 van de toelichting op het tracébesluit vindt u een nadere beschrijving van het ontwerp van knooppunt Rijnsweerd, inclusief de verbindingsboog van de A27 vanuit Hilversum naar de A28 richting Amersfoort. In de 'achtergrondnotitie varianten knooppunt Rijnsweerd' (ikgaverder.nl, 2014) wordt de keuze voor de variant van knooppunt Rijnsweerd nader onderbouwd.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Het gedrag van (auto)mobilisten zoals gerapporteerd door het OViN (Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland) heeft de basis gevormd voor de modelparameters in het NRM. Er is tevens een onafhankelijke audit geweest op het NRM waarin het TNO concludeert dat het NRM geschikt is voor dit doel. Zie bijlage A van deelrapport verkeer.</p> <p>Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. op het OTB uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja
14	Analyse en alternatief	22: Geen toevoegingen op deze analyse	Ja

	<p>22. Het grootste knelpunt op het knooppunt Rijnsweerd is het verkeer van de A28 vanuit Amersfoort dat over de Varkensboog rijdt en vervolgens intakt op de A27. Om dit knelpunt weg te nemen vervalt in het OTB de Varkensboog en wordt deze vervangen door ongelijkvloerse kruisingen met de A27 en zuidelijker gelegen intakkingen op de A27 met meer lengte in de weefvakken. Ook worden rijbanen gescheiden. Hiermee worden zonder twijfel capaciteitsproblemen op en rond het knooppunt opgelost.</p> <p>23. Voor het verkeer over de A27 vanuit Hilversum/Utrecht-Noord dat over de A28 richting Amersfoort gaat, wordt in het OTB een nieuwe diagonaal gelegen verdiepte boog onder het knooppunt Rijnsweerd gelegd. Het is onduidelijk welk verkeersprobleem hiermee wordt opgelost. Bovendien wordt in de noordwesthoek van het knooppunt een trompet-aansluiting gemaakt, waarvan de aansluiting op de A28/verbinding Waterlinieweg/Utrecht Centrum met verkeerslichten wordt geregeld. Een oplossing die de doorstroming van en naar Waterlinieweg / Utrecht Centrum niet ten goede komt.</p> <p>24. Er is een goed alternatief voor de (kostbare) diagonale verdiepte boog. In de huidige situatie wordt het verkeer in zuidelijke richting over de A27 richting A28 Amersfoort over een klaverbladboog in de zuidwesthoek van het knooppunt Rijnsweerd geleid. Op deze boog staan in de praktijk nooit files. Dit wordt bevestigd door de probleemomschrijving en bijbehorende figuur (deelrapport verkeer, pagina 62 en 76). Ook voor de ongewijzigde situatie 2030 worden op deze boog zelf geen problemen voorzien. Wel op aansluitende wegvakken, die in het OTB al aangepast worden. Hiermee is er geen doorstromingsprobleem. Deze boog kan dus gehandhaafd blijven. In de noordwesthoek kan het verkeer over de A27 vanuit Hilversum/Utrecht-Noord richting Utrecht-Centrum/Waterlinieweg over dezelfde boog blijven rijden als in de huidige situatie. Door het vervallen van de (merkwaardige) trompet-aansluiting in de noordwest met bijbehorende verkeerslichten) kan het verkeer in dit kwadrant beter doorstromen. Ook het verkeer vanuit Utrecht-Centrum/Waterlinieweg naar de A27, richting A12, kan over de bestaande boog geleid worden. Deze boog kan zelf nog iets naar het oosten geschoven worden door het wegvallen van de Varkensboog. De intakking op de A27 kan dan ook iets noordelijker gelegd worden, waardoor de vereiste weeflengte gehaald kan worden.</p> <p>25. De voordelen zijn duidelijk: een gelijkwaardige verkeerskundige oplossing, geen aantasting van de gronden van het park Bloeyendael/ATV-Stadion, geen vernietiging van de ecologische waarden in de getroffen delen van het park (inclusief het beboste talud van de A27). Daarnaast is het alternatief veel goedkoper in aanleg. Ook zal er veel minder hinder zijn tijdens de bouw. Op alle andere effecten, bijvoorbeeld geluid, zijn er geen wezenlijke verschillen met het OTB, deze effecten blijven even schadelijk en onwenselijk voor ons.</p>	<p>23 en 24: De hele ombouw van knooppunt Rijnsweerd is een soort kettingreactie van aanpassingen; als er één boog wordt aangepast levert dit een conflict op met de volgende enz. Kort samengevat is het resultaat van het huidige ontwerp het gevolg van de eis dat alle verbindingen in Knooppunt Rijnsweerd beschikbaar moeten blijven. In de voorkeursvariant (VKV) was dit niet het geval en ontbrak de verbinding Utrecht Centrum - Breda. Om die weer terug te brengen is de toerit (1) nodig waarbij het verkeer op de parallelrijbaan van de A27 komt voordat deze parallelrijbaan samenvoegt met de hoofdrijbaan. Op die manier kan het verkeer vanuit Utrecht nog zowel naar Breda/Arnhem als naar Den Haag. Door de nieuwe toerit moet de huidige verbinding Hilversum - Utrecht Centrum worden omgelegd. Dit is opgelost met de nieuwe afrit (2) aan de westzijde. Door de nieuwe toerit (1) zou ook een veel te kort weefvak ontstaan met de lus Hilversum - Amersfoort; dit is opgelost door verdiepte ligging (3). Omdat de verbinding Utrecht Centrum - Hilversum een veel te kort weefvak vormt met de Verbinding Breda - Utrecht Centrum (zeker met de toekomstige verkeersintensiteiten) is dit opgelost met een nieuwe verbinding Utrecht Centrum - Hilversum (4). Het laatste deel van de A28 tussen Knooppunt Rijnsweerd en de Waterlinieweg wordt afgewaardeerd en blijft geen autosnelweg. Hiervoor is een duidelijk overgang tussen de verschillende wegcategorieën nodig en die is vormgegeven door een met verkeerslichten geregelde nieuwe kruising ter plaatse van het begin van de nieuwe toe- en afrit (1 en 2). Deze kruising is verkeerskundig doorgerekend en voldoet voor de geprognosticeerde verkeerscijfers in 2030 en 2040.</p>  <p>25: Het door u voorgestelde alternatief voor de vormgeving van knooppunt Rijnsweerd voldoet niet aan de gestelde eis om vanuit Utrecht centrum alle richtingen te kunnen bereiken (een volledige aansluiting).</p>	
15	<p>26. Zoals gememoreerd zijn de geluidbeperkende maatregelen nabij onze volkstuinen onvoldoende. Elders in Utrecht, bijvoorbeeld bij het knooppunt Lunetten,</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p>	Ja

	<p>worden volkstuinders in vergelijkbare omstandigheden beter beschermd tegen de invloed van infrastructurele werken door hogere geluidsschermen aan te brengen;</p>	<p>De hoogte van de geluidschermen op de verschillende locaties wordt in uw geval bepaald door de mate waarin de normen van de Wet milieubeheer worden overschreden en of het treffen van een maatregel doelmatig is.</p> <p>De geluidschermen die in het ontwerp-tracébesluit zijn opgenomen, zijn het doelmatige pakket dat mogelijk is op basis van het aantal geluidgevoelige objecten dat van de maatregelen zal profiteren. Als de situatie van Lunetten wordt beschouwd, dan zijn de grootste verschillen het aantal woningen dat profiteert van de maatregelen en de strengere norm van de Wet milieubeheer. Voor de woningen langs de A12 geldt wettelijk als aanvullende eis dat de geluidbelasting met tenminste 5 dB wordt gereduceerd. Dat leidt tot hogere doelmatige maatregelen, waar de volkstuinders in Lunetten als niet-geluidgevoelige bestemming, van profiteren.</p>	
16	<p>27. Er bestaan bij ons zorgen over het schijnbaar verdwijnen van een oorspronkelijk geplande damwand ter versteviging en stabilisatie van het wegdek. Tijdens het vooroverleg dat wij mochten hebben met vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat was deze voorziening nog onderwerp van gesprek. In de dwarsprofielen, die bij het OTB zijn gepubliceerd, kunnen wij de damwand niet meer terugvinden. Omdat een toelichting of uitleg ontbreekt is er wellicht sprake van een onvolledigheid in de planuitwerking. Wij verzoeken u om opheldering op dit onderdeel.</p> <p>28. Ook de voorgestelde uitvoering van het talud grenzend aan ons tuinenpark baart ons zorgen. Wij vrezen de enorme kaalslag – zowel voor het aanzicht als wat betreft de aanwezige flora en fauna - door het kappen van de aanwezige bomen. Inboet van jonge aanplant zal dit pas na vele jaren compenseren.</p> <p>29. Vanuit onze achterban kwam de vraag naar voren of het talud mede kan worden benut voor de heraanleg van het pad dat nodig is voor het complexonderhoud en het behoud van een aantrekkelijk route rondom het park voor wandelaars. De ruimtelijke ingreep op het tuinenpark kan daarmee wellicht iets worden beperkt;</p>	<p>De inrichting bij de volkstuinen is gewijzigd tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit. De gekozen oplossing is met u besproken en opgenomen in de Nota van Wijziging 2020 behorende bij het tracébesluit. Voor de heraanleg van het wandelpad bent u in gesprek met Rijkswaterstaat.</p>	Ja
17	<p>30. Voorts zal in de waterhuishouding zodanig worden ingegrepen dat ernstig wordt gevreesd voor bestaande kwetsbare flora en fauna. De doorstroming van de zoutsloot wordt doorbroken waardoor hier een poel met stilstaand water komt. Ook de geplande waterberging aan de zuidkant van het park zal stilstaand water bevatten dat makkelijk vervuult en zonder leven blijft. Bovendien wordt met de geplande 'dode' waterberging een mogelijkheid voor grondcompensatie onmogelijk gemaakt.</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze wordt afgezien van het realiseren van waterberging op deze locatie. ook de bestaande watergang wordt hier verwijderd, waardoor ruimte ontstaat voor compensatie van volkstuinen die aan de oostzijde van het terrein weg moeten vanwege de verbreding van de A27. Door het verwijderen van het water verdwijnt ook het risico op vervuiling in verband met het stilstaan van dit water.</p>	Nee
18	<p>31. Een extra punt van zorg is dat ons niet duidelijk is geworden waar werkterreinen worden gecreëerd voor de aannemer(s) die de infrastructurele werkzaamheden uitvoeren. Wij veronderstellen dat dit binnen de bestaande plancontouren blijft en geen extra ruimtebeslag vergt op ons tuinenpark. Echter als deze nabij of direct grenzend aan ons tuinenpark gecreëerd worden, zal de opslag van materialen en de vele verkeersbewegingen van zwaar vervoer overlast en schade veroorzaken. Ook op dit punt verzoeken wij u precies aan te geven waar de werkruimte wordt gepland voor de werkzaamheden aan het knooppunt Rijnsweerd en als dit in de nabijheid van ons tuinenpark is te garanderen dat preventieve maatregelen worden getroffen om hinder en overlast te voorkomen. Dit is een belangrijk punt omdat werkzaamheden zich over enkele jaren uitstrekken en wij ernstig vrezen dat deze de beleving, het verblijf en de bereikbaarheid voor onze tuinders en bezoekers van ons park ernstig zal aantasten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Binnen de plancontouren zijn plaatsen aangewezen die als werkterrein kunnen dienen. Deze zijn tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit aangepast. Zie verder hier onder. Mogelijk zal een aannemer andere terreinen zoeken, maar dat zal altijd in overeenstemming zijn met de betreffende eigenaren.</p>	Ja

19	<p>32. Bij ATV Stadion wordt een flink areaal van de tuinen aangetast. De bosstrook met volgroeide, oude bomen tussen complex en A27 wordt zelfs volledig gekapt. Deze aantasting vindt plaats zonder dat er sprake is van compensatie direct grenzend aan ons tuinenpark en het Park Bloeyendael. Dit terwijl hier tijdens besprekingen in het voortraject nadrukkelijk aandacht voor is gevraagd.</p> <p>33. Het is merkwaardig om de lus in het zuidwestkwadrant van knooppunt Rijnsweerd te noemen als locatie voor boscompensatie (maatregel 36) en aansluitend te melden dat dit een prachtige ontwikkelingslocatie oplevert voor kantorenpark Rijnsweerd of de Uithof. De ingecalculerde boscompensatie op deze plek kan dan niet toekomstbestendig zijn. Het is niet reëel dit mee te tellen als boscompensatie.</p>	<p>32. De kap van de bomen tussen het tuinencomplex en de A27 is onvermijdelijk vanwege de toekomstige structuur van knooppunt Rijnsweerd. Deze bomen worden in het studiegebied gecompenseerd. Samen met u en de gemeente Utrecht wordt gekeken naar de inrichting van de grond die vrijkomt als gevolg van de nieuwe vormgeving van knooppunt Rijnsweerd.</p> <p>33. In het zuidwestkwadrant van knooppunt Rijnsweerd gaat het om een mix van mogelijke toekomstige functies. De geplande groenstrook dient tevens als afscheiding van de weg.</p>	Nee
20	<p>34. Feitelijk onjuist is dat onder 'te amoveren opstallen' 5 opstallen (huisjes en schuurtjes) worden genoemd. Op de 8 tuinen die direct door de voorgenomen plannen worden geraakt staan 7 huisjes/schuurtjes.</p> <p>35. Wij constateren dat in het OTB nauwelijks pogingen worden ondernomen de schade voor ons te voorkomen. Wij twijfelen er zelfs aan of er überhaupt maatregelen worden genomen om schade en hinder te voorkomen of beperken. Bijzonder teleurgesteld zijn wij over het feit dat compensatie (zowel ruimtelijk als financieel) voor ons nergens ter sprake komt. Het OTB is wat ons betreft dan ook niet geslaagd in de opzet negatieve effecten te voorkomen, te beperken of te compenseren en daarmee voor verbetering vatbaar.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit zijn wijzigingen in het ontwerp aangebracht, deze zijn te vinden in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit. Met de wijziging wordt ruimte gecreëerd om getroffen volkstuinten te compenseren. Hierover zijn gesprekken gaande met de gemeente Utrecht en het bestuur van de volkstuintvereniging (die de belangen van haar leden behartigt). De exacte inrichting en de manier van compenseren is geen onderdeel van het tracébesluit maar zal met de betrokkenen nader worden ingevuld. In die uitwerking zal het exacte aantal getroffen tuinen en opstallen meegenomen worden.</p> <p>Het aantal te amoveren opstallen is gewijzigd in het tracébesluit: in artikel 4 worden zeven opstallen genoemd. Deze wijziging is te vinden in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.</p>	Ja
21	<p>36. De gemeente Utrecht en de volkstuintverenigingen streven naar een duurzame stad onder meer door met aandacht voor Natuurlijk tuinieren bij te dragen aan een aantrekkelijke en groene leefomgeving (Gemeente Utrecht, Volkstuinten in Utrecht, Duurzaam en Gezond, Beleidsnotitie 2012 – 2014). Onlangs heeft wethouder Jansen dit nog eens bevestigd ten overstaan van een groot aantal bestuurders van volkstuinten in de gemeente. ATV Stadion is onderscheiden met het Nationaal Keurmerk Natuurlijk Tuinieren waarmee de hoogwaardige natuurlijke kwaliteiten van het tuinenpark zijn onderkend en gewaardeerd. De maatregelen en uitstraling van het OTB zullen de ontwikkelmogelijkheden voor natuurlijk tuinieren ernstig schaden en daarmee afbreuk doen aan de gewenste aantrekkelijke waardevolle groene leefomgeving;</p>	<p>Het project heeft geen invloed op het door u genoemde Keurmerk Natuurlijk Tuinieren.</p>	Nee
22	<p>37. Volkstuinten dragen bij aan een gezonde stad omdat tuinieren aantoonbaar leidt tot een betere gezondheid en het zelf verbouwen van voedsel in het algemeen bijdraagt aan een groter bewustzijn en belangstelling voor voedsel. Ook dit bestaand beleid komt ernstig onder druk te staan door de beleidsvoornemens uit het OTB, aangezien wij zowel qua luchtkwaliteit, geluidkwaliteit, kwaliteit van flora en fauna, beleving van het verblijf op onze tuin en bruikbaarheid van onze tuin aanmerkelijk zullen moeten inleveren. Wij memoreren hierbij nogmaals expliciet het negatieve effect van roet en fijnstof op luchtwegen en consumptiegewassen;</p>	<p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p>	Nee
23	<p>38. Een belangrijke randvoorwaarde voor de volkstuinten is dat de huidige tuinenparken blijven bestaan. Hieraan wordt afbreuk gedaan omdat ongewijzigde uitvoering van het OTB leidt tot het directe verlies van 8 tuinen en opstallen, zonder dat daar compenserende maatregelen tegenover staan. In Utrecht bestaat al een tekort aan volkstuinten dat door deze ingrepen nog verder wordt vergroot.</p>	<p>Door het gewijzigd ontwerp ter hoogte van de volkstuinten is het mogelijk om in ruimte compensatie te leveren voor de verloren gaande tuinen.</p>	Nee
24	<p>39. Jarenlange inzet en enthousiasme om het gemeenschappelijke volkstuintbeleid in Utrecht vorm en gestalte te geven, lijken volledig over het hoofd te</p>	<p>Rijkswaterstaat heeft de inspanningsverplichting om te zoeken naar passende oplossingen voor de volkstuinten die door het ontwerp van de weg worden geraakt. In</p>	Nee

		worden gezien en niet op hun juiste waarde te worden geschat. Wij voelen ons in dit opzicht ernstig geraakt en tekort gedaan in onze belangen.	overleg met ATV Utrecht, AVVN en de gemeente Utrecht is de afgelopen periode gekeken naar mogelijkheden voor compensatie in de nabijheid van het terrein van ATV Stadion, zodat ook (waar mogelijk) recht wordt gedaan aan het gemeenschappelijke volkstuinenbeleid in Utrecht.	
	25			
ZWE-00493	1	Onderwerp: Bij deze wil ik laten weten tegen de plannen met de Ring Utrecht A27/A12. Het project is een onzinproject. 1,2 miljard voor 1 minuut tijdswinst.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	Daarvoor zit ik 10 jaar lang in de rotzooi, nog meer luchtvervuiling, nog meer geluidsoverlast. En mogelijk weer werkverkeer langs mijn deur, net als tijdens spoorverdubbeling. Immers komt er weer een werkterrein in de spoordriehoek, vlak achter mijn buurt, en weet niemand welke overlast voor mij (bewoonster Waddenbuurt) gaat opleveren. Door de werkzaamheden zal ik jarenlang tijdens tennissen (Atrisk) en tuinieren (ATVUtrechtZuid) langs de Waterlinieweg blootgesteld worden aan nog meer fijnstof. Mogelijk worden mijn moestuinproducten oneetbaar.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein. In de NSL monitoringstool zijn de toetspunten, de locaties vanaf de weg waar aan de luchtnormen wordt voldaan, te zien. De toetspunten ter hoogte van de volkstuinen, liggen aan de rand van de volkstuinen aan de wegzijde. Hierdoor wordt worst case getoetst. Uit het MER Tweede Fase (zie hoofdstuk 8) blijkt dat alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied, waaronder ook de volkstuinen, een toe- of afname hebben van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m3 en van fijn stof PM10 van minder dan 0,4 µg/m3. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Daarnaast zorgen de Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie eisen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. Ten opzichte van de huidige situatie is dan ook sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie van het project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal na realisatie van het project daardoor lager zijn dan in de huidige situatie. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in 2030 zowel de referentie als de projectsituatie voldoen aan de advieswaarden van de wereldgezondheidsorganisatie WHO.	Ja
	3	Daarnaast maak ik mij zorgen om wat de trillingen en verlagen van grondwaterpeil met mijn woning gaat doen. Heeft u een plan om mij (en andere woningbezitters) tegemoet te komen bij schade?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie. Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten,	Ja

		installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.	
4	Wanneer de werkzaamheden aan de ring klaar zoude zijn, woon ik een in gebied waar flora en fauna geheel veranderd is. Van de mooie groene wijk en het mooie Amelisweerd zal weinig over zijn. Weet u wat het effect van een 20 meter hoge muur op flora en fauna is? In mijn achtertuin op het noorden groeit minder dan in mijn voortuin op het zuiden door de schaduwwerking.	In de milieu-effectrapportage is beschreven dat het project niet tot grote veranderingen in de flora en fauna leidt en dat het effect op Amelisweerd beperkt is. De milieu-effectrapportage is positief getoetst door de Commissie m.er.. Nergens in het project is sprake van een muur/geluidscherm van de door u aangegeven omvang (20 meter hoog).	Ja
5	Dat meer asfalt zorgt voor meer auto's is al langer bekend.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
6	Dit plan heeft meer nadelen dan voordelen. Beter is om meer te investeren in veilig rijden (deel van files wordt veroorzaakt door ongevallen, ander deel door fout ritsen), goed ov en vrachtverkeer te ontmoedigen in spitsuur	<p>Het toekomstige systeem van de Ring Utrecht is gebaseerd op het principe van ontweven van bestemmingen en daarmee samenhangende rijroutes van het verkeer. Bestemmingen en daarmee rijroutes worden zoveel mogelijk vóór de grote verkeersknooppunten fysiek gescheiden door middel van geleiderail(s), bermen en fly-overs. Zo is bijvoorbeeld de route vanuit de richting Gouda (A12) naar Amersfoort (A28) al vóór knooppunt Lunetten fysiek gescheiden van de route vanuit Arnhem (A12) naar Almere (A27). Deze rijroutes komen elkaar dus niet meer tegen op de A27 ter hoogte van de bak Amelisweerd. Kruisende weefbewegingen behoren dan tot het verleden. De fysieke scheiding van bestemmingen en bijbehorende rijroutes kost weliswaar meer ruimte, maar levert een belangrijke verbetering van de verkeersveiligheid (minder kans op flankongevallen) en een robuuster wegennetwerk op locaties waar veel wevend verkeer voorkomt zoals op de A27 tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, oftewel ter hoogte van de bak Amelisweerd.</p> <p>In de huidige situatie is er ter hoogte van de bak Amelisweerd in noordelijke richting slechts <i>één rijbaan</i> met zes rijstroken zonder fysieke scheiding tussen de rijstroken aanwezig. Ook in zuidelijke richting is er <i>één rijbaan</i> aanwezig, maar dan met vier rijstroken. Er rijdt dagelijks veel verkeer over de A27 waarvan ook een aanzienlijk deel kruisende weefbewegingen moet maken; zowel in noordelijke richting als in zuidelijke richting.</p> <p>Na realisatie van het project Ring Utrecht zijn in noordelijke richting ter hoogte van de bak Amelisweerd <i>twéé - fysiek gescheiden - rijbanen</i> aanwezig. Eén met vijf rijstroken en één met twee rijstroken. Omdat de bestemmingen en bijbehorende rijroutes al vóór knooppunt Lunetten fysiek zijn gescheiden, is het niet meer nodig - en ook niet meer mogelijk - om te weven ter hoogte van de bak. In zuidelijke richting zijn ter hoogte van de bak Amelisweerd eveneens <i>twéé - fysiek gescheiden - rijbanen</i> aanwezig. Eén met drie rijstroken en één met vier rijstroken. Omdat ook deze richting de bestemmingen en bijbehorende rijroutes al vóór knooppunt Rijnsweerd fysiek zijn gescheiden is het niet meer nodig - en ook niet meer mogelijk - om te weven ter hoogte van de bak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p>	Ja
7	En dan heb ik het nog niet eens over de mogelijkheid dat het folie in de bak tijdens werkzaamheden kapot gaat en het effect als dat gebeurt op de omgeving. Wat zegt het over de risico's als ProRail al bang was voor dat folie bij het plaatsen van een nieuwe brug bij de Nieuwe Houtenseweg? Genoeg redenen om dit onzalige plan niet uit te voeren	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p>	Ja

			Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.	
	8	Over het hoofd gezien belang: Belangen van omwonenden die met overlast te maken krijgen. Tijdens werkzaamheden zal mijn woning slechter verkoopbaar worden.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee
	9	Geraakt in belang: Mijn leefklimaat gaat er op achter uit zeker tijdens werkzaamheden. Daarnaast zal bereikbaarheid van mijn woning slechter worden tijdens werkzaamheden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder). Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
ZWE-00494	1	1. Er is onvoldoende rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen m.b.t. autoverkeer (bijv. toename thuiswerk en gps. gestuurde auto's) die een verbreding o.i. onnodig maken en de schijn wordt gewekt dat het een prestigie object is geworden, een rijdende trein (maar dan van auto's) die niet meer te stoppen is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee
	2	2. De A27 grenst aan dat deel van Landgoed Amelisseweerd dat in het beheerplan bestemd is als stiltegebied. In de plannen voor verbreding zijn echter geen geluidswallen opgenomen, omdat dat wettelijk niet nodig is als het geen woongebied betreft. Hoe kan het dat een beheerplan met de keuze voor stiltegebied van de ene overheid doorkruist wordt door de andere overheid die het lawaai gaat laten toenemen en geen geluidswallen plaatst in datzelfde stiltegebied. Los van de verbreding zijn wij voor geluidswallen aan beide kanten. De extra 15 meter ruimte van Rijkswaterstaat aan beide kanten van de weg die nu gebruikt gaat worden voor verbreding plus het vrijgemaakte geld kan beter bestemd worden voor een geluidswal die langzaam taps toeloopt naar boven met een kleine opening boven de weg en beplant met struiken voor een natuurlijke wal tegen geluidsoverlast voor omwonenden van de weg en in het stiltegebied van Amelisseweerd voor recreanten en dieren.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen. Recreatiegebieden zijn conform de Wet milieubeheer geen geluidgevoelige bestemming waarvoor normen gelden waaraan voldaan moet worden. Daarnaast is Amelisseweerd ook niet door de Provincie Utrecht als stiltegebied aangewezen. Er is wel rekening gehouden met het geluid van het wegverkeer in Amelisseweerd. In het ontwerp-tracébesluit bleek dat als gevolg daarvan de geluidbelasting in Amelisseweerd met de geluidbeperkende maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit licht zou toenemen. Voor Amelisseweerd zijn naar aanleiding van de zienswijzen wijzigingen doorgevoerd, waardoor de geluidbelasting in het gebied lager wordt en beter dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.	Ja
	3	3. Wij zijn daarom ook tegen het dak op de bak, omdat het voorstel dat daar bomen op kunnen groeien o.i. een doekje voor het bloeden is, omdat dat praktisch niet kan i.v.m. het diep moeten wortelen van bomen. Bovendien bedreigt dit dak op de bak ook weer het stiltegebied. Het dak zou de verbinding tussen de stad en Landgoed Amelisseweerd moeten verbeteren.. Dat betekent dat juist brommers en fietsers hierover heen gaan rijden met als eindpunt het stiltegebied. Wij denken dat met maar een boswachter voor handhaving niet kan worden voorkomen dat al deze fietsers en brommers illegaal het stiltegebied in komen gereden.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In het MER tweede fase is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisseweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Uit het MER tweede fase blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij	Ja

			<p>Amelissewerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>De zorgen over brommers zijn doorgegeven aan de gemeente Utrecht zodat zij daar rekening mee kunnen houden bij de inrichting van de groene verbinding.</p>	
ZWE-00495	1	<p>Onderwerp:</p> <p>Als inwoners van de wijk De Slag in Houten zijn wij de afgelopen jaren geconfronteerd met een aanzienlijke toename van verkeersgeluid. Wij vrezen dat de uitbreidingsplannen voor de A27 de situatie nog verder zullen doen verslechteren. Normen voor geluid en vervuiling die de overheid hanteert liggen vaak behoorlijk verwijderd van normen die de bevolking wenselijk acht! Geld regeert vaak boven welzijn van burgers! Houten bood altijd een prima leefomgeving. Het ervaren woonplezier komt nu voor ons, maar ook voor veel andere mensen onder druk te staan.</p> <p>Graag willen wij een beroep doen op alle mogelijke 'bovenwettelijke' maatregelen die toegepast kunnen worden, om de huidige situatie te verbeteren en verdere achteruitgang van ons woonmilieu in verband met de uitbreidingsplannen te voorkomen. Toepassing van geluidsschermen en wallen, toepassing van de stilste asfaltsoorten, ook op de brug over het kanaal, beperken van de maximumsnelheden om lawaai en uitstoot van schadelijke gassen en fijnstof te beperken, extra beplanting van bomen en struiken, etc. langs de snelwegen. Graag zouden wij zien dat er mbt de brug over het kanaal sti Zoab toegepast zou worden, omdat er vanaf deze brug veel verkeersgeluid de wijk in komt. Het lijkt ons de moeite waard een berekening te maken van de geluidseffecten van de brug met en zonder extra stil Zoab. Ook zou aandacht besteed moeten worden aan het toepassen van stille voegen in de brug. De brug zelf zou vernieuwd of aangepast moeten worden zodat het extra gewicht door toepassing van stil Zoab geen probleem is.</p> <p>Onjuistheden: Het lijkt ons niet juist dat belangen van bedrijven, die vanaf de weg zichtbaar willen blijven gaan boven die van bewoners! Die willen zo min mogelijk verkeersgeluid horen, niet blootgesteld worden aan fijnstof en uitlaatgassen. dus: geluidsschermen (desnoods doorschijnend), wallen, bomen.</p> <p>Over het hoofd gezien belang:</p> <p>Het belang van bedrijven die zichtbaar willen blijven lijkt te gaan boven het belang van bewoners die hoge geluidswallen en schermen willen om geluidsoverlast te voorkomen. (blz. 63 Ontwerp-Tracebesluit) Het is best mogelijk om wel bomen te planten en daarnaast ook doorzichtige schermen te plaatsen!</p> <p>Standaard geluidsnormen en gemiddelden worden toegepast. Die normen komen niet tegemoet aan de wensen van de bevolking. Nergens wordt gesproken over gezondheidseffecten voor mensen en die zijn er wel degelijk! Gemiddelden hanteren nemen niet weg dat heel wat mensen gedupeerd worden door plannen van de overheid die zo goedkoop mogelijk gerealiseerd moeten worden. Het lijkt erop dat economische belangen gaan boven het welzijn van burgers!</p> <p>Geraakt in belang: Ja zeker!</p> <p>Onze slaap wordt dagelijks verstoord doordat rond 5 uur in de morgen de verkeersstromen op gang komen. Dit is duidelijk te horen, ook als alle ramen dicht zijn! Dit verstoore slaapruijme ondermijnt op de lange duur de gezondheid. Mijn man heeft Niet Aangeboren Hersenletsel en wordt duidelijk beïnvloedt door dit lawaai. Prikkelgevoelig. Onze oude buurvrouw slaapt slecht en wordt ook elke dag heel vroeg wakker van het autogeraas.</p> <p>De voortdurende blootstelling aan hoge concentraties fijnstof is bewezen, erg slecht voor de gezondheid.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.</p> <p>Bepanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden.</p> <p>Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf</p> <p>Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen.</p> <p>Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidsschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidsschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidsschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p>	Ja

		<p>Ons woonplezier is duidelijk verminderd: rustig in de tuin zitten is er niet meer bij! Steeds verkeerslawaai op de achtergrond horen maakt dat je je nooit helemaal kunt ontspannen. Je hebt hier geen invloed op.</p> <p>De waarde van onze huizen daalt en de verkoop wordt bemoeilijkt. De meeste mensen willen namelijk niet wonen op een plaats waar altijd verkeersgeluid op de achtergrond te horen is.</p> <p>Wij voorzien kosten die mogelijk gemaakt moeten worden om ons huizen beter te isoleren tegen geluid.</p>	<p>Het project leidt niet tot een aantasting van de leefomgeving in uw wijk. Het project kent naast de bereikbaarheidsdoelstelling ook de doelstelling om de kwaliteit van de leefomgeving niet negatief te beïnvloeden en waar mogelijk te versterken. In het project Ring Utrecht wordt een stiller wegdek toegepast, tweelaags ZOAB. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht gaat echter niet over de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal, dat valt onder het project A27 Houten-Hooipolder.</p> <p>Uw verzoek tot het aanbrengen van aanvullende beplanting aan de oostzijde van de A27 wordt niet overgenomen. Een dergelijke beplanting heeft geen effect op de geluidbelasting in uw woonwijk. Om die reden is het belang van de bedrijven langs de A27 om zichtbaar te blijven als zwaarder beoordeeld.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit van het project Ring Utrecht blijkt dat de geluidbelasting bij uw woning met het project maximaal 51 dB zal bedragen, dat is 1 dB lager dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus geen sprake van een verhoogd gezondheidsrisico ten gevolge van een toename van de geluidbelasting.</p> <p>Voor het bovenwettelijke maatregelenpakket geldt dat in eerste instantie geluidschermen zijn onderzocht. De aanleg van een stiller wegdek, tweelaags ZOAB, wordt geregeld in het tracébesluit. Het nog stillere wegdek tweelaags ZOAB fijn bevindt zich nog in een experimentele fase en is daarom niet overwogen als bovenwettelijke maatregel.</p>	
ZWE-00496	1	<p>Nut en noodzaak OTB</p> <p>3.1 Alvorens wordt ingegaan op de belangen van mevrouw xxx, zet zij - mede onder verwijzing naar de motie die de Provinciale Staten op 8 juni 2016 in dat verband heeft aangenomen - haar vraagtekens bij het nut en de noodzaak van het OTB. De scenario's die ten grondslag zijn gelegd aan het OTB zijn inmiddels immers niet meer actueel. Met de Provincie Utrecht constateert mevrouw xxx dat de huidige verkeerskundige en economische onderbouwing van het OTB dan ook niet volstaat. Zonder goede motivering, gebaseerd op deugdelijke en actuele onderzoeksresultaten en groeiscenari's kan van de nut en noodzaak van het OTB dan ook niet worden uitgegaan. Mevrouw xxx gaat er vanuit dat uw Minister na heroverweging dan ook van het onderwerpelijke Tracébesluit zal afzien, althans in de nieuwe en actuele feiten en cijfers voldoende aanleiding en ruimte zal zien om de plannen zodanig aan te passen dat aan de bezwaren van mevrouw xxx afdoende tegemoet zal worden gekomen en haar belangen optimaal zullen worden beschermd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de lange termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten. Voor meer informatie over (de kwaliteit van) het NRM zie bijlage A van deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja
	2	<p>Toenemende overlast</p> <p>4.1 Fiealisering van de plannen uit het OTB geeft mevrouw xxx de gegronde zorg dat zij zowel tijdens de werkzaamheden als vanaf het moment dat de toerit in gebruik zal worden genomen, (toenemende) overlast zal ondervinden van het wegverkeer, in de</p>	<p>In de periode tussen het ontwerp-tracébesluit en tracébesluit zijn diverse gesprekken gevoerd om waar mogelijk aan de zorgen en wensen van uw cliënt tegemoet te komen. Voor wat betreft de kwaliteit van de onderzoeken wordt verwezen naar de adviezen van</p>	Ja

	<p>vorm van onder meer toenemende geluidhinder, een verslechterde luchtkwaliteit, een complexere en nadeliger waterhuishouding en een aangetast uitzicht, hetgeen de leefbaarheid ter plaatse van het eigendom van mevrouw xxx en haar omgeving zeer nadelig beïnvloedt. In de rapportages die ten grondslag liggen aan het OTB is er onvoldoende blijk van gegeven dat deze belangen van mevrouw xxx zijn meegenomen, laat staan dat daaraan in voldoende mate tegemoet wordt gekomen. Daarmee ontbeert het bestreden besluit de noodzakelijke draagkrachtige motivering en een zorgvuldige belangenafweging.</p>	<p>de Commissie m.e.r. uit 2016 en 2020. De Commissie heeft het milieueffectrapport en actualisatie getoetst en hier (overwegend) positief over geoordeeld. Zie hoofdstuk 2 van de toelichting op het Tracébesluit voor de reactie van de minister op het meest recente advies van de Commissie.</p>	
3	<p>Compensatiemaatregelen 5.1 Artikel 10 van het OTB bepaalt dat in het noordwestkwadrant van de aansluiting De Uithof, ten noorden van de A28 en ten westen van de Universiteitsweg, bospercelen moeten/zullen worden ontwikkeld. Onder meer de percelen van mevrouw xxx worden daarin aangewezen als "maatregelvlak natuurmitigatie/boscompensatie". Meer concreet zal op de percelen van mevrouw xxx sprake zijn van (massieve) bosaanplant.</p>	<p>Mede naar aanleiding van de vele zienswijzen op dit punt is de inpassing van de NNN-compensatie in dit deelgebied aangepast. De voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit. De belanghebbenden in het gebied zijn betrokken bij deze aanpassing. De boscompensatie is beperkt tot een strook die de A28 afschermt, de totale oppervlakte aan compensatie is verminderd en de omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. De percelen van uw cliënt worden in het tracébesluit niet meer geraakt.</p>	Ja
4	<p>Effecten op bedrijfsvoering 5.2 Deze plannen hebben direct tot gevolg dat de beschikbare landbouwgrond van mevrouw xxx wordt gehalveerd. Met de landbouwgrond die alsdan resteert, kan geen levensvatbaar bedrijf worden geëxploiteerd. Deze plannen hebben dan ook het ingrijpende gevolg dat mevrouw xxx haar bedrijfsactiviteiten zal moeten beëindigen. Niet alleen verliest mevrouw xxx daarmee het familiebedrijf - en daarmee de mogelijkheid tot bedrijfsopvolging - en haar bron van inkomsten, maar ook daalt daarmee de waarde van haar onroerend goed. Juist de aanwezigheid van dit unieke bedrijf en de beschikbaarheid van de voor voormeld gebruik geschikte grond bepalen en vermeerderen de waarde van deze boerderij/woning met ondergrond immers in belangrijke mate. Bovendien is na de bedrijfsstaking geen sprake meer van ondernemerschap en zal mevrouw xxx zich geconfronteerd zien met een flinke fiscale claim (stakingswinst). Gelet op al het vorenstaande grijpt het bestreden besluit ernstig en wezenlijk diep in op de grondslagen van het bestaan van mevrouw xxx. Deze consequentie van het bestreden besluit is onaanvaardbaar en ten onrechte op geen enkele manier meegenomen en meegewogen in het besluit. 5.3 Dat de belangen van de bedrijfsvoering van mevrouw xxx niet zijn meegewogen blijkt bovendien ook nog uit het feit dat de voorziene compensatie-inplant op de gronden van mevrouw xxx ook planten-, struiken- en bomensoorten omvat die direct schadelijk zijn voor paarden (zoals esdoorn) en dus sowieso onaanvaardbaar zijn. Ook aan dit bezwaar dient dan ook - zij het uitdrukkelijk subsidiair! - te worden tegemoet gekomen in de verdere besluitvorming.</p>	<p>Vanwege de aangegeven aanpassing in het plan zijn de in uw zienswijze beschreven effecten niet meer aan de orde. Op de percelen van mevrouw xxx worden geen bomen geplant.</p>	Nee
5	<p>ingrijpen in gerealiseerde EHS 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8 Zoals eerder in deze zienswijze gemotiveerd aangegeven, is op de percelen met nummers 1907, 1904 en 2048, die onderdeel zijn van de EHS, onder meer ook een belangrijke ecologische verbindingzone gerealiseerd tussen de landgoederen Sandwijck en Oostbroek. Alleen al visuele waarneming leert dat op deze gronden sprake is van een belangrijk rust-, leef- en fourageergebied voor veel (uitdrukkelijk ook beschermde) waardevolle diersoorten (onder andere reeën, vossen, dassen, uilen, roofvogels, scholeksters, Kievitten en ringslangen) en plantensoorten. De diversiteit van plant- en diersoorten neemt nog steeds waarneembaar alleen maar toe. Met de in het OTB opgenomen plannen zal de inrichting van deze gebieden compleet "op de schop gaan", althans zal het EHS-gebied en zullen de aansluitende gebieden in de zogenoemde Groene Contour en alle aanwezige ecologische waarden en natuurwaarden zowel in kwalitatief als kwantitatief opzicht ingrijpend, wezenlijk en onherstelbaar worden aangetast en grotendeels zelfs verdwijnen. Daarmee constateert mevrouw xxx dat de</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de ecologische inrichting van de natuurgebieden rond Sandwijck en de verbinding richting Oostbroek nader onderzocht. In het tracébesluit is voor dit gebied een nieuw plan opgenomen dat is afgestemd met de betrokken natuurorganisaties, gemeente en bewoners. De nieuwe situatie staat beschreven in de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja

	<p>beoogde compensatie van aantasting van EHS-gebied plaatsvindt door middel van nota bene een nieuwe aantasting van - met grote zorg, veel kosten en moeite ontwikkeld en gerealiseerd - waardevol EHS-gebied. Ook deze consequentie van het bestreden besluit is onaanvaardbaar, op geen enkele manier in het besluit gerechtvaardigd en ook überhaupt niet te rechtvaardigen.</p> <p>Sterker nog, uit niets blijkt dat uw Minister ook maar enig (deugdelijk) onderzoek heeft verricht naar de staat en toestand van dit EHS-gebied, de daaraan grenzende Groene Contour en de ter plaatse en in de directe omgeving aanwezige ecologische waarden en natuur- en landschapswaarden. Nota bene is de ecooloog van Rijkswaterstaat pas in de gelegenheid gesteld om überhaupt onderzoek voor te bereiden, nadat uw Minister het OTB al had vastgesteld.</p> <p>Bovendien blijkt uit het bestreden besluit op geen enkele manier dat de inbreuk op het hiervoor bedoelde EHS-gebied (het compensatiegebied) is meegenomen in de aard en omvang van de EHS-ingreep die gecompenseerd moet worden. Integendeel, uit de betreffende overzichten leest mevrouw Bos-Huurdeman dat dit niet het geval is.</p> <p>Tot slot wijst mevrouw xxx uw Minister op het feit dat met het vorenstaande tevens geconcludeerd moet worden dat het OTB ter zake van de EHS tevens in strijd is met onder meer het bepaalde in de Nota Ruimte, de Provinciale Verordening Ruimte en uw beleid(sregels).</p> <p>w.o. 'Spelregels EHS beleidskader voor compensatiebeginsel, EHS-saldobenadering en herbegrenzingl.</p>		
6	<p>Ontoereikende boscompensatie 5.9</p> <p>Het vorenstaande klemt temeer, nu het onderdeel 'boscompensatie' sowieso niet afdoende is geregeld in het bestreden besluit, gelet op het deel EHS-bosgebied dat met de beoogde aanleg/verbreding en alle daarmee samenhangende maatregelen verdwijnt. Daarmee is ook de aanleg van bos op de gronden van mevrouw xxx sowieso ontoereikend in het geheel van de noodzakelijke compensatie. Uit het OTB blijkt dat uw Minister kennelijk om reden van het ontbreken van voldoende mogelijkheden van boscompensatie, aanvullend (over)compenseert met andere vormen van natuurcompensatie (in plaats van het aanleggen van bos). Op geen enkele manier is echter inzichtelijk gemaakt, afgewogen en gemotiveerd waarom ook ter plaatse van de gronden van mevrouw xxx dan niet ook voor alternatieve vormen van natuurontwikkeling is gekozen, te weten de zeer voor de hand liggende versterking van de reeds aanwezige natuurwaarden.</p>	<p>Zoals in het antwoord op uw voorgaande zienswijzepunt is toegelicht, is het compensatieplan bij landgoed Sandwijck gewijzigd. Zie hiervoor de Nota van Wijziging 2020.</p>	Nee
7	<p>Landschappelijke inrichting niet passend 5.10, 5.11</p> <p>De beoogde bosaanplant heeft bovendien een ernstig destructief effect op het historisch ontwikkelde, waardevolle cultuurlandschap en alle daarmee verband houdende landschappelijke waarden. De landschappelijke en ecologische waarden van dit gebied, waarvan de gronden van mevrouw xxx deel uitmaken en waarvan zij - zoals eerder gemotiveerd aangegeven - een belangrijke drager vormen, is niet gemakkelijk te overschatten. Het betreft hier een uniek kleinschalig overgangsgebied. In de omgeving van De Bilt-Zuid bevinden zich zowel boslandschap als agrarisch weidelandschap (slagenlandschap). Het boslandschap wordt gekenmerkt door zijn gesloten karakter, terwijl het slagenlandschap met haar coulissen in noord-zuidrichting, bestaande uit onder andere houtwallen, houtslingels, rijen knotbomen, watergangen en hagen, juist een agrarisch, open tot half open karakter heeft. In het weidelandschap zijn beeldbepalende eeuwenoude hoeves gelegen, die vanuit een rijke agrarische (familie)traditie nog altijd als zodanig in gebruik zijn.</p> <p>Alleen al uit het beleidsplan 'Natuur en Landschap', het 'Natuurbeleid 2.0 - Utrecht, netwerk van natuur' van de provincie Utrecht en de 'Gebiedsvisie De Bilt-Zuid' volgt dat</p>	<p>Mede op basis van uw zienswijze is het ontwerp van dit deel van het plangebied aangepast, waardoor dit beter aansluit bij het huidige gebruik en de bestaande cultuurhistorische en natuurlijke waarden van het gebied. Een concrete uitwerking is opgenomen in het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020. Uw cliënt is bij deze aanpassing betrokken geweest.</p>	Ja

	<p>(ook) de overheid uitdrukkelijk en nadrukkelijk inzet op het behoud van beide landschappen en hun economische dragers (in het geval van het weidelandschap: de agrariërs). Daarbij wil zij juist het contrast tussen het besloten boslandschap en het half open weidegebied behouden en versterken. Om de uitzonderlijke kwaliteiten van de twee landschappen te behouden, is het van belang dat een onderscheid tussen de twee verschillende landschappen blijft bestaan en de specifieke kenmerken van de afzonderlijke typen krachtig worden behouden en waar mogelijk versterkt. Gelet daarop is massieve bosaanplant in het weidelandschap, onder meer op de percelen van mevrouw xxx, dan ook zeer ongewenst en onaanvaardbaar. Ter plaatse dient juist uitdrukkelijk en maximaal te worden ingezet op het behoud van dit (half) open landschap.</p> <p>Dit geldt ook in het licht van het grote belang van dit beschermde en beschermwaardige landschap(stype) in relatie tot de omliggende beschermde landschappen van kort gezegd de Hollandse Waterlinie met haar open schootsveiden en inundatiegebieden en de Utrechtse Heuvelrug met haar bosgebieden. Het onderwerpelijke landschap vormt een uniek knooppunt en een belangrijke verbinding als overgang van landschapstypen en een waardevol rust-, habitat- en fourageergebied van veel plant- en diersoorten.</p> <p>Daarnaast wijst mevrouw xxx nog op het feit dat er de afgelopen jaren hard is gewerkt aan een betere verbinding tussen Bilthoven en de Uithof. De infrastructuur - waaronder de aangelegde snelfietsroute - stelt bewoners, mensen die in dit gebied werken en recreanten in staat de (voor stedelijke gebieden als de onderwerpelijke unieke) beleving te ervaren van het contrast tussen de hectiek op bijvoorbeeld de Uithof en de ultieme rust van de landelijke omgeving.</p> <p>Deze infrastructuur wordt dagelijks alleen al door enkele duizenden fietsers gebruikt. Ook dit illustreert en bepaalt mede de waarde en beschermwaardigheid van het gebied.</p> <p>Het aanleggen van massieve bosaanplant is een flagrante schending van alle genoemde waarden en betekent een grote inbreuk op alle uitgangspunten en doelen met betrekking tot het gebied.</p> <p>Het OTB brengt een flinke compensatieopgave met zich mee. De bossen die verdwijnen door de realisatie van de infrastructurele plannen moeten elders opnieuw worden aangeplant. In de regio blijken weinig alternatieve locaties voorhanden. Dit probleem wordt nu echter op een rigoureuze manier afgewenteld ten koste van de belangen van mevrouw xxx, nota bene ook nog eens op een plek die daarvoor volstrekt ongeschikt is en daarvan juist gevrijwaard dient te blijven. Deze handelwijze is mede gelet op de hiervoor aangegeven redenen onaanvaardbaar.</p> <p>Voetnoot 3: Gebiedsvisie De Bilt-Zuid december 2015, p. 25.</p>		
8	<p>Economische uitvoerbaarheid 5.16 Zienswijze</p> <p>Uit al het vorenstaande volgt dat bosaanplant op de percelen van mevrouw xxx onaanvaardbaar is. Mevrouw xxx zal dan ook haar medewerking aan de huidige plannen niet verlenen. Daarin staat zij overigens niet alleen. Nu meerdere grondeigenaren hun (voor de realisatie van de voorgestelde maatregelen noodzakelijke) medewerking niet verlenen, zal bosaanplant alleen plaats kunnen vinden na onteigening. In het OTB is onvoldoende inzicht gegeven in de financiële gevolgen hiervan. In het OTB wordt er geen blijk van gegeven dat en op welke wijze de economische uitvoerbaarheid van het besluit en de plannen gewaarborgd is.</p>	<p>Er zijn verschillende zienswijzen ingediend met suggesties voor aanpassingen voor de compensatie rondom de aansluiting de Uithof. Dit is reden geweest om samen met betrokkenen te kijken naar een verbeterde versie die meer aansluit op plannen die in dit gebied op meer draagvlak kunnen rekenen. De aanpassingen zijn op de tracébesluitkaart en in de Nota van Wijziging 2020 te vinden. De percelen van uw cliënt worden in de huidige plannen niet meer geraakt.</p>	Ja
9	<p>Tijdelijke maatregelen 6.1 Ten behoeve van de uitvoering van het project worden tijdelijke maatregelen genomen. De gronden van mevrouw xxx worden daarbij ook nog eens aangeduid als en bestemd voor 'Tijdelijk werkterrein'. Naast de al eerder genoemde gevreesde ernstige toename van overlast, heeft de aanleg van het tijdelijk werkterrein zo mogelijk nog ingrijpendere gevolgen voor zowel de bedrijfsvoering en de persoonlijke belangen van</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwshade en nadeelcompensatie.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen</p>	Ja

<p>mevrouw xxx als voor het landschap, inclusief het ter plaatse aanwezige EHS-gebied. Behalve alle hiervoor genoemde bezwaren en aandachtspunten, die uiteraard ook gelden voor de aanwijzing tot tijdelijk werkgebied en derhalve integraal als hier herhaald en ingelast moeten worden beschouwd, wijst mevrouw xxx specifiek nog op het volgende.</p> <p>Effecten op bedrijfsvoering</p> <p>6.2 De bij het OTB betrokken percelen zijn essentieel voor de exploitatie van het bedrijf. Wanneer de betrokken percelen worden ingericht als tijdelijk werkterrein zal het bedrijf hier zeer ernstig nadeel van ondervinden. Zo zal er forse overlast ontstaan, wat ook voor grote onrust bij het vee en zorgt waardoor structurele nadelige effecten in de gesteldheid, gezondheid en de prestaties van de dieren zullen optreden. Daarnaast zal het bedrijf zeer slecht bereikbaar zijn. Potentiële klanten zullen niet meer, althans niet in dezelfde mate en met hetzelfde enthousiasme voor de pensionstal van mevrouw xxx kiezen als men nu doet, en huidige klanten zullen 'afhaken'. Daardoor zal sprake zijn van een substantiële omzetsdaling, die het bedrijf vanuit financieel en bedrijfseconomisch perspectief bezien niet zal kunnen dragen. Bovendien zullen hoge (extra) kosten moeten worden gemaakt voor onder meer het inkopen van hooi, stro en kuilgras elders vandaan, welke kostenstijging economisch niet verantwoord is. Inrichting van de percelen als werkterrein heeft dus niet alleen tot gevolg dat de betrokken percelen zelf niet langer beschikbaar zijn en niet kunnen worden gebruikt voor de bedrijfsvoering, maar het hele bedrijf zal schade lijden, waardoor de inrichting als werkterrein ook invloed heeft op de exploitatie van de niet betrokken percelen. Bovendien zal het onroerend goed als gevolg van deze structurele effecten in waarde dalen. Op geen enkele wijze is inzichtelijk gemaakt of en op welke manier deze ingrijpende gevolgen, laat staan de blijvende effecten daarvan, zijn onderzocht, afgewogen en in het belang van mevrouw xxx zijn voorkomen en deugdelijk geborgd.</p> <p>Ecologische Hoofdstructuur</p> <p>6.3 zienswijze</p> <p>Zoals hiervoor is aangegeven is de EHS op de percelen met nummers 1907, 1904 en 2048 volledig gerealiseerd. Door deze gronden nu als tijdelijk werkterrein in te richten, zal de EHS tot in de kern ernstig worden verstoord en zijn de eerder gedane inspanningen voor niets geweest. Behalve dat sprake is van verspilling van overheidsmiddelen en kapitaalvernietiging - de kosten van aanleg en instandhouding en de subsidies zijn destijds natuurlijk niet gemaakt c.q. verleend met het doel de gerealiseerde natuur vervolgens weer te vernietigen - zijn deze tijdelijke effecten niet beoordeeld op significantie ten aanzien van het EHS-gebied in deze omgeving als geheel; nu wel degelijk sprake is van significante effecten, had daarnaar tenminste nader onderzoek moeten worden gedaan en hadden maatregelen moeten worden genomen om die effecten te voorkomen. De enige maatregel die in dat verband naar het oordeel van mevrouw xxx afdoende zal zijn, is realisatie van het tijdelijk werkterrein elders en in ieder geval niet op haar gronden (en ook niet op andere gronden in de EHS of in de directe nabijheid daarvan). Daarnaast strookt de inrichting van de percelen als werkterrein niet met de plannen om de percelen vervolgens - voor zover deze nu sowieso niet reeds als zodanig zijn aangewezen - als EHS aan te wijzen. Het gebruik als werkterrein maakt niet alleen onherstelbaar de huidige ecologische waarden kapot, maar vernietigt definitief ook de goede ecologische uitgangspositie voor het verder versterken van de (beoogde) EHS voor de toekomst (bijvoorbeeld als gevolg van de door het gebruik van het tijdelijk werkterrein structureel in het nadeel bodemgesteldheid).</p> <p>Woon-werkverkeer</p> <p>6.5 Tot slot, eerder heeft mevrouw xxx al gewezen op de aanwezige infrastructuur die er mede voor zorgt dat de waarde van het gebied kan worden beleefd en daarmee mede de waarde van het gebied ook bepaalt. Het is dan ook van eminent belang dat gedurende de realisatie van de toerit de verbinding via het Uppsalapad in stand wordt gehouden en de</p>	<p>(bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Een veilige ontsluiting van de betreffende percelen gedurende de uitvoering wordt gegarandeerd en wordt als eis meegenomen in het contract. Tijdens de aanpassingen aan de beide uiteinden van de Uppsalatunnel en de bouw van het viaduct van de nieuwe westelijke toerit van aansluiting De Uithof zal de fietsverbinding daar ter plaatse niet permanent instandgehouden kunnen worden. De fietsers zullen tijdelijk omgeleid worden via het fietspad Bunnikseweg. Omdat ook de fietsbrug over de A28 in de Bunnikseweg wordt vervangen zal in de realisatiecontracten geregeld worden dat deze twee verbindingen niet gelijktijdig afgesloten mogen worden en elkaars omleidingsroute zijn.</p> <p>Met de nieuwe inrichting van de natuurcompensatie en het verkleinen van het benodigde werkterrein tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit zal ook de negatieve impact op de ecologie en natuurwaarden afnemen.</p>
---	--

	<p>werkzaamheden geen onaanvaardbare belemmering van het woon-werkverkeer tot gevolg hebben. Uit niets blijkt echter dat dit afdoende is geregeld en gegarandeerd.</p> <p>Bomenkap 6.6 Zienswijze</p> <p>Een andere tijdelijke ingreep die blijkt uit het bestreden besluit en de daarbij behorende onderliggende stukken opmaakt, is de kap van alle - volwassen en beeldbepalende - bomen in de bij uw Minister c.q. Rijkswaterstaat in eigendom toebehorende strook grond gelegen tussen de snelweg en (onder meer) de gronden van mevrouw xxx . Ook dat is een zeer ingrijpende maatregel, die tot ernstig versturende effecten zal leiden wat betreft ecologie en natuurwaarden (zoals rust- en leefgebied van en oriëntatiepunt voor waardevolle soorten) en wat betreft de waarde die deze bomen hebben in het wegnemen van ongewenst uitzicht op de daarachter liggende snelwegen en de hoge parkeergarage op de Uithof en het wegnemen van geluidhinder. Ook al lijkt het wegnemen van de bomen een maatregel van tijdelijke aard, de bomenkap zelf is onherroepelijk en uit niets blijkt dat de aard, omvang, hoogte en situering van de nieuw aan te planten bomen direct dan wel binnen redelijke termijn tot dezelfde waarden zullen leiden als die de huidige bomen hebben. Bovendien ontbreekt naar het oordeel van mevrouw xxx elk nut en noodzaak van deze bomenkap, zodat het besluit reeds hierom onzorgvuldig is genomen.</p>		
10	<p>Proces</p> <p>7.1 Mevrouw xxx ruimt in deze zienswijze ook uitdrukkelijk plaats in voor het uiten van haar ongenoegen over de gang van zaken in de voorbereidingsfase op het OTB. Een snelle doorloop van de procedure lijkt het te hebben moeten winnen van het correct en zorgvuldig doorlopen van een goed overleg en goede communicatie met belanghebbenden, waaronder mevrouw xxx zelf. Niet alleen proces technisch, maar ook materieel leidt dat tot zeer ongewenste effecten; mevrouw xxx noemde eerder in deze zienswijze al het ontbreken van enige bemoeienis van een deskundig ecoloog.</p> <p>7.2 Daarnaast is de communicatie met uw Minister en haar uitvoerende diensten - waaronder primair Rijkswaterstaat - onvoldoende zorgvuldig geweest. Er zijn slechts twee inhoudelijke gesprekken gevoerd, waarvan een ook nog eens op basis van ten onrechte gewekte verwachtingen bij mevrouw xxx dan wel onder onjuiste voorwendselen, terwijl zowel het moment als de inhoud van de gesprekken er alle blijk van gaven dat de in die gesprekken gewisselde informatie en de daarin gestelde belangen niet waren meegenomen en meegewogen in de bestreden besluitvorming. Ook daarmee ontbeert het OTB op cruciale onderdelen een draagkrachtige motivering en een zorgvuldige duiding en afweging van belangen, waarmee het in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.</p> <p>7.3 intussen roept mevrouw xxx uw Minister nadrukkelijk op al datgene te doen wat nodig is om de communicatie tussen uw Minister en haar vertegenwoordiger en mevrouw xxx (en natuurlijk ook de overige belanghebbenden) vanaf nu alsnog zeer zorgvuldig, transparant en constructief te laten verlopen.</p>	<p>De basisinstek van alle gesprekken is zorgvuldigheid. Het is natuurlijk mogelijk dat – ondanks deze instek – een specifiek gesprek vanwege het verschil in verwachtingen van het doel van het gesprek niet zo goed verloopt. Dit is helaas gebeurd. De instek is om zorgvuldig te communiceren ook in de toekomst.</p>	Nee
11	<p>Alternatieven</p> <p>8.1 Gelet op al het vorenstaande concludeert mevrouw xxx dat het bestreden besluit onrechtmatig is en een ernstige, onherstelbare inbreuk betekent op haar gerechtvaardigde en beschermwaardige belangen. Dat neemt niet weg dat ook mevrouw xxx heeft oog voor de belangen die uw Minister met het onderwerpelijke besluit nastreeft te dienen. Zij is en blijft dan ook uitdrukkelijk bereid om met (vertegenwoordigers van) uw Minister in een zorgvuldige constructieve bespreking (zowel inhoudelijk als processueel) te zoeken naar een wijze van uitvoering van de plannen die wel recht doet aan alle betrokken belangen.</p> <p>8.2 In het licht van al het vorenstaande moge duidelijk zijn dat mevrouw xxx voor de</p>	<p>De suggestie om aan te sluiten bij het plan dat door onder andere de gemeente De Bilt en het Utrechts Landschap is ontwikkeld voor dit gebied, is overgenomen. Dit is terug te vinden in de Nota van wijziging 2020 en het TB.</p>	Ja

		<p>inrichting van haar gronden en het omliggende gebied graag een plan ziet dat past binnen het kleinschalige en open karakter van de omgeving, dat rekening houdt met de landschappelijke waarden, de ecologische waarden en de natuurwaarden, deze waarden beschermt en tegelijk de duurzame economische vitaliteit van haar onderneming voldoende borgt. In dat verband is zij bijvoorbeeld in iedergeval bereid mee te werken aan een 'groene(re) buffer' tussen de snelweg en nieuwe toerit enerzijds en de percelen van haar en haar burens anderzijds, waarmee immers meteen ook het zicht op de snelweg en de toerit vanuit haar woning en vanaf de omliggende gronden wordt belemmerd.</p> <p>In overleg en samenwerking met mevrouw xxx, de overige inwoners van het betrokken gebied, de gemeente De Bilt en de overige in het gebied actieve terreinbeheerders - waaronder Het Utrechts Landschap - wordt momenteel een alternatief plan uitgewerkt, dat inhoudelijk passender is, recht doet aan alle betrokken belangen en kan rekenen op een breed draagvlak. Mevrouw xxx verzoekt uw Minister dan ook (middels haar vertegenwoordigers en uitvoerende diensten) primair alle noodzakelijke aandacht te besteden en ondersteuning te bieden aan de verdere ontwikkeling en uitwerking van deze alternatieve plannen, alvorens überhaupt over te gaan tot definitieve besluitvorming.</p>		
ZWE-00497	1	<p>Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	2	<p>Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	3	<p>Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clausule worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. In de nadere uitwerking van de plannen speelt risicobeheersing een belangrijke rol. Indien nodig worden aanvullende beheersmaatregelen getroffen om kans van optreden van lekkages te dusdanig te verlagen dat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is. Rijkswaterstaat heeft in het geactualiseerde MER een beheersmaatregel uitgewerkt bij de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode vrijwel uitgesloten.</p>	Ja
	4	<p>Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidsschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

5	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
6	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
7	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
9	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
10	Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	Nee
11	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
13	Vorig jaar heeft de milieuoorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar, belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

		Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meer asfalt en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2-uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.		
	14	Al met al wil ik met deze zienswijze dat Amelisweerd - de juweel van Utrecht - en haar eeuwenoude bomen voor altijd onaangetast dienen te blijven en dat zij respectvol behandeld wordt om zo een historische vergissing te voorkomen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00498	1	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Nee
	2	De compensatie voor het vernietigen van een deel van Amelisweerd is veel te mager uitgewerkt. Aan kaartjes met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie fatsoenlijk is geregeld. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Op dit moment biedt het OTB onvoldoende garantie voor een wel acceptabele compensatie. Trek het in.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur. Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van Natuur Netwerk Nederland (NNN) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte het NNN gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de Nota van Wijziging 2020.	Ja
	3	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	In het tracébesluit staat opgenomen dat er één verbindingsboog in Rijnsweerd onder het maaiveld wordt aangelegd. Dit is de boog van de A27 vanuit Hilversum naar de A28 richting Amersfoort. Het gehele knooppunt Rijnsweerd ondergronds aanbrengen is niet mogelijk gelet op de regelgeving ten aanzien van tunnelveiligheid. In het milieueffectrapport tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.	Ja
	4	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	5	De werkzaamheden naast de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot veranderingen in de grondwaterstromingen met fatale gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. In haar advies van juli 2019 geeft de Commissie aan dat het geactualiseerde MER over de beoogde bouwmethode helder is opgebouwd en voor veel onderwerpen gedetailleerde informatie bevat. De Commissie m.e.r. vindt dat het aangevulde rapport goed laat zien waarom de minister kiest voor de bouwmethode met een schermwand in de ondergrond en terugpompen van grondwater in de bodem. Op die manier kan het grondwaterpeil goed onder controle blijven. Met het 'hand aan de kraan'-principe wordt de verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd beperkt en worden negatieve effecten op bomen en vegetaties voorkomen. De uitvoeringsrisico's van de ondergrondse schermwand worden met verschillende maatregelen beheersbaar geacht.	Ja

	6	De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
ZWE-00499	1	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Er is op dit moment al erg veel geluidsoverlast in Amelisweerd, overal hoor je de autos, het treinverkeer, dit overstemt de vogelgeluiden. Ik voorzie en vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidsschermband ter hoogte van de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd. Alsnog plaatsen van een geluidsschermband heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een bijvoorbeeld met klimop begroeid scherm is esthetisch een stuk aantrekkelijker dan het asfalt van een snelweg	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidsschermband dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidsschermband langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm wordt transparant uitgevoerd en komt recht op tussen de gebouwen te staan.	Ja
	3	Er is nu al plaats voor 2x 6 autobanen, dit zal toch voldoende moeten zijn. Met 80km per uur is het ook nog eens veilig. Gebruik de aanwezige ruimte, zorg voor minder geluidsoverlast, denk aan stukje mooie oude natuur, het jaagpad laat dat bestaan, en bescherm dit stuk cultureel erfgoed, bescherm de dieren die hier leven (waaronder de herten die er (nu nog) in het wild kunnen leven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
	4	De 'groene verbinding' over de A27 is niet zo groen en doet weinig voor de omgeving. Een glazen overkapping zoals van Movares doet dat wel. Dit moet direct worden onderzocht en ingevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
	5	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	6	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die niet geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee

	7	<p>Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overall correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
	8	<p>De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
ZWE-00500	1	<p>De Maatschap xxx exploiteert een agrarisch bedrijf, jongvee opfok bedrijf, waarvan het erf met gebouwen is gelegen aan de Universiteitsweg 1 te De Bilt.</p> <p>De bij de boerderij behorende gronden liggen aan beide zijden van de Universiteitsweg tussen de N237 en A27, in totaal circa 43 hectare gebruik als volgt verdeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eigendom circa 19,5 hectare • Reguliere pacht circa 8,5 hectare • Geliberaliseerde pacht met specifieke gebruiksvoorwaarden voor natuur circa 15,0. <p>Van de 43 hectare is derhalve slechts circa 28 hectare zonder gebruiksbeperking voor de landbouw.</p> <p>Nieuwe toerit Universiteitsweg en natuurcompensatie</p> <p>In het ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht is aan de noordzijde van de aansluiting Uithof op de A28 een nieuwe toerit voorzien, om vanaf de Universiteitsweg de richting A27 Breda of A12 Arnhem te kunnen kiezen.</p> <p>De nieuwe toerit is onder andere gesitueerd op de percelen kadastraal bekend gemeente De Bilt, sectie C, nummers 283, 1901 en 2027 gezamenlijk groot 5.40.25 hectare, eigendom van mevrouw xxx en in reguliere pacht bij de Maatschap xxx. Daarnaast worden rond de nieuwe toerit natuurcompensatie maatregelen genomen die ook deels gerealiseerd worden op de door de maatschap gepachte gronden.</p> <p>Indien bij de verdere uitwerking blijkt dat niet de volledig gepachte oppervlakte nodig is voor het ruimtebeslag van de weg en de natuurcompensatie maatregelen blijft er sprake van versnippering en verslechtering van verkaveling dat de van een economisch landbouwkundige exploitatie van de percelen geen sprake meer kan zijn.</p>	<p>Alle genoemde percelen zijn in het tracébesluit opgenomen. Van versnippering is in deze geen sprake, omdat alle gronden geraakt worden door het ontwerp.</p> <p>Rijkswaterstaat, afdeling Vastgoed, is reeds in overleg met u om naar een passende oplossing te zoeken, ook in relatie tot mogelijke gevolgen voor de bedrijfsvoering en eventuele waardedaling.</p>	Ja
	2	<p>Bij realisatie van de nieuwe toerit in huidige vorm en voorgenomen natuurcompensatie maatregelen verliest de maatschap circa 5,5 hectare (circa 19,5%) van de zonder</p>	<p>Rijkswaterstaat zal, in het kader van artikel 17 Onteigeningswet, voor alle geraakte grondeigenaren en geregistreerde pachters een schadeloosstelling opstellen. De</p>	Nee

	<p>specifieke gebruiksvoorwaarden te exploiteren landbouwgrond. Door het verlies van een dergelijke grote oppervlakte grond wordt het voortbestaan van het agrarische bedrijf ernstig bedreigt. De Maatschap xxx is van mening dat zij volledig gecompenseerd dient te worden voor het verlies van de grond door vervangende landbouwgrond zonder specifieke gebruiksvoorwaarden in de directe omgeving van de boerderij gelegen aan de Universiteitsweg 1 in De Bilt.</p>	<p>schadeloosstelling betreft een totale schadeloosstelling gebaseerd op de Ontheingingswet en de hierop gevormde jurisprudentie.</p>	
3	<p>Over het hoofd gezien belang: Toename verkeer Universiteitsweg Door de aanleg van een nieuwe toerit aan de noordzijde van de A28 bij de Universiteitsweg zal, zo blijkt uit de MER, de verkeersintensiteit op de Universiteitsweg tussen de A28 en de N237 met minimaal 50% toenemen. Naast de toename van geluid en fijnstof door het intensiever verkeer komt de verkeersveiligheid in het gedrang. De boerderij is rechtstreeks op de Universiteitsweg ontsloten met twee in/uitritten die intensief worden gebruikt omdat daar ook de boerderijwinkel is gevestigd waar eigen producten worden verkocht.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>Het is de verbeterde doorstroming op de ring die weggebruikers van het Onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet trekt. Hierdoor ontstaan grotere verkeersstromen op en rond de aansluiting. Als gevolg hiervan zal de Universiteitsweg meer verkeer te verwerken krijgen. Om deze te faciliteren is het aantal opstelvakken voor de verkeerslichten uitgebreid. Dit voorkomt filevorming op de provinciale weg direct voor de aansluiting.</p> <p>De afstand van de aansluiting met het hoofdwegennet tot aan het gedeelte van de Universiteitsweg met de twee uitritten is groot en valt buiten de het projectgebied.</p> <p>In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied hebben een toe- of afname van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m³ en een toe- of afname van de concentratie fijn stof van minder dan 0,4 µg/m³. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de normen.</p> <p>In tegenstelling tot wat inspreker beweert zal de geluidbelasting in 2036 ten gevolge van de Utrechtseweg met ca. 1 dB toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Dit is onder het wettelijk kader van de Wet geluidhinder geen aanleiding om geluidbeperkende maatregelen te treffen. De geluidbelasting ten gevolge van de rijkswegen zal bij de boerderij in de situatie met het project Ring Utrecht gelijk zijn aan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, deze bedraagt 47 dB.</p>	Ja
4	<p>In het ontwerp Tracébesluit zijn geen afdoende maatregelen opgenomen om de gezondheidsrisico van de bewoners van de boerderij te minimaliseren en een veilige ontsluiting van de boerderij te waarborgen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO. Ter hoogte van de boerderij wordt voldaan aan de luchtnormen en zijn lokale maatregelen niet nodig.</p>	Ja
5	<p>De families Wismeijer en Stelling, eigenaren en bewoners van de boerderij Universiteitsweg 1 in De Bilt worden door de realisatie van het Tracébesluit rechtstreeks in hun belang getroffen zowel door het verlies van landbouwgrond die nodig is voor de realisatie van de noordelijke toerit A28 bij de Universiteitsweg als door de toename van het verkeer op de Universiteitsweg waardoor er gezondheidsrisico's ontstaan voor de families als gevolg van toename van geluid en fijnstof en het ontstaan van gevaarlijke verkeerssituatie bij de in/uitritten van hun boerderij.</p>	<p>De Universiteitsweg zal door het project drukker worden. De etmaalintensiteit neemt toe met ca. 25% waardoor de geluidbelasting en de emissies bij de woning inderdaad toenemen. Dit effect is onderkend, maar de situatie blijft voldoen aan de geldende normstelling en regelgeving en er zijn geen realistische maatregelen om de effecten te voorkomen. De Universiteitsweg is recent nabij de woning van indiener aangepast. De verkeersveiligheidssituatie wordt door het project niet slechter vanwege de aanwezige verkeerslichten.</p> <p>De aankoop van de gronden ten behoeve van de nieuwe toerit naar de A28 is noodzakelijk om het verkeer vanuit de Uithof en vanuit De Bilt in knooppunt Rijnsweerd op de goede rijbaan te krijgen. Zonder deze toerit functioneert het systeem van ontweven niet. Rijkswaterstaat zal, in het kader van artikel 17 Ontheingingswet, voor alle geraakte grondeigenaren en geregistreerde pachters een schadeloosstelling opstellen. De schadeloosstelling betreft een totale schadeloosstelling gebaseerd op de Ontheingingswet en de hierop gevormde jurisprudentie.</p>	Ja

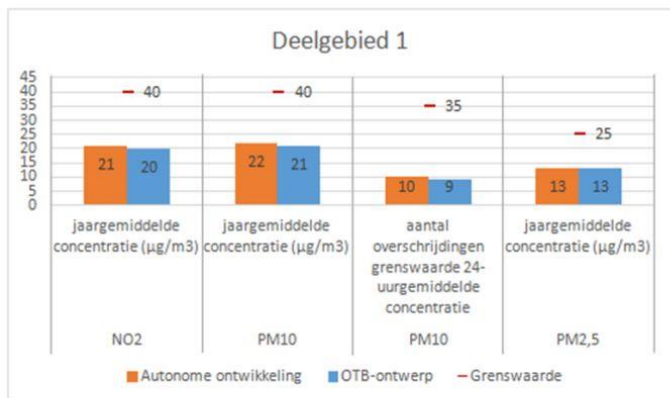
			In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een verbetering, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door Europese maatregelen. De Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de adviesnormen van de WHO.	
ZWE-00501	1	Allereerst komt dit deel van het wegennet niet voor in de file top10 en nauwelijks in de file top50. De vraag is dus welk probleem opgelost moet worden. Bovendien merk ik op dat de files blijven, ook met dit project. Dat is berekend. U steekt heel veel geld in een relatief klein probleem, en lost dan dat probleem niet eens op.	In de - aanvullende - oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert terwijl de leefbaarheid niet achteruit gaat. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. In hoofdstuk twee van de toelichting TB wordt nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.	Ja
	2	Meer asfalt betekent meer auto's en dat betekent meer uitstoot van uitlaatgassen, dus meer luchtverontreiniging. Verbreding van wegen past niet in een beleid van reductie van CO2-emissies, maar zal alleen maar leiden tot meer CO2-emissies.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
	3	Er is bedrag van 1.1 miljard euro nodig om dit project te realiseren. Dat is veel geld voor een project met weinig rendement. Mijn inziens kan dit geld beter geïnvesteerd worden in openbaar vervoer en de ontwikkeling van nieuwe technologieën op het gebied van mobiliteit.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
	4	Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).	Nee
	5	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	7	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste	Nee

			<p>inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	
	8	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	9	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00502	1	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja
	2	Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgevalen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
	3	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	4	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid,	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.		
5	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
6	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
7	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
8	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
9	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
10	In het ontwerp-tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee

	11	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluijverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00503	1	Nut en noodzaak zijn niet onderbouwd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	Nieuwe aanslag op Amelisweerd Wat er nu ligt aan natuurcompensatie is niet adequaat. De voorgestelde natuurcompensatie voldoet niet aan de provinciale eisen voor Landschapskwaliteit. Voorts is natuurcompensatie gepland op plekken waar al bomen zijn. Deze zijn niet getoetst aan de recentste groeicijfers.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	is onvoldoende rekening gehouden met de herrie , lees verkeerslawaaai, voor omwonenden. Met een raam open of de 'schuifjes ' boven het raam open slapen kan nu al slecht door het bestaande verkeerslawaaai. Door de verbreding van de A27/A12 zal het nog erger worden en worden we (partner en ik) direct geraakt in ons belang. Totaal geen rust en ook nog: In het ontwerp-tracébesluit (OTB) zijn er geluidmaatregelen opgenomen voor geluid maar dat deze onvoldoende zijn bewijst de bovenwettelijke maatregelen voor geluid die geen deel uitmaken van het OTB.	In het tracébesluit is uitgebreid rekening gehouden met geluid. Uit het geluidonderzoek bij de milieu-effectenrapportage blijkt dat de situatie na realisatie van het project zal verbeteren ten opzichte van de situatie zonder project vanwege de in het tracébesluit opgenomen geluidmaatregelen. Bij uw woning in de wijk Galecop bedraagt de toekomstige geluidbelasting (prognose 2036) maximaal 52 dB. Dat is 4 dB lager dan de waarde die op grond van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Dat is een verbetering van uw situatie. Met het bovenwettelijke pakket kunnen extra maatregelen genomen worden voor woningen die ondanks de maatregelen uit het tracébesluit een geluidbelasting hebben van meer dan 55dB (voor woonwijken) of 60 dB (voor (half-)vrijstaande woningen). De wijk Galecop komt hier met een geluidbelasting van maximaal 52 dB echter niet voor in aanmerking.	Nee
	4	- Acht jaar lang bouw- en verkeersoverlast	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).	Nee
ZWE-00504	1	Namens mijn cliënt, de heer J. van Woudenberg, wonend aan de Voordorpsedijk 31 en en 31a te Groenekan dien ik hierbij een herziene zienswijze in tegen het Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. De zienswijze met kenmerk 16-ROM-0653 d.d. 14 juni 2016, komt hiermee te vervallen. Uit de stukken van het Ontwerp-Tracébesluit en de bijbehorende MER-Rapporten is gebleken dat de A27 aan de oostkant, ter hoogte van de Voordorpsedijk verbreed gaat worden met één rijstrook. Deze verbreding maakt deel uit van het voorgenomen project A27/A12 Ring Utrecht. De doelstellingen van het project Ring Utrecht worden als volgt weergegeven: "Het project Ring Utrecht heeft een tweeledig doel: • De doorstroming op de Ring Utrecht op een verkeersveilige manier laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit; • De kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk verbeteren". Als onderdelen van de leefomgeving worden in het Ontwerp-Tracébesluit de volgende onderdelen specifiek benoemd: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, sluijverkeer en bijvoorbeeld ook allerlei waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie. Uit de nu ter inzage liggende stukken blijkt dat de kwaliteit van de leefomgeving voor bewoners van de Voordorpsedijk er op verschillende onderdelen op achteruit gaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee

2	<p>Geluid.</p> <p>Voor projecten zoals de Ring Utrecht fungeert de Wet Milieubeheer als het wettelijk kader om de geluidssituatie te beoordelen en een afweging te maken of geluid beperkende maatregelen doelmatig zijn. In het gedetailleerde onderzoek zijn alle geluidgevoelige objecten (woningen en andere in de Wet Milieubeheer benoemde geluidgevoelige objecten) betrokken, die in de toekomstige situatie een geluidbelasting hebben die hoger is dan de wettelijke voorkeurswaarde van 50 dB. Voor deze geluidgevoelige objecten is onderzocht of de wettelijke toetswaarde wordt overschreden in de situatie na uitvoering van het project in het jaar 2036.</p> <p>Uit de verschillende rapportages met betrekking tot het Ontwerp-Tracébesluit en het bijbehorende "MER Deelrapport Geluid - Hoofdrapport" en "Deelrapport Geluid -Specifiek" blijkt dat ook met een geluidscherm ter hoogte van de Voordorpsedijk met een hoogte van 3 meter en een lengte van 300 meter er een toename in geluid ontstaat. Voor 21 woningen aan de Voordorpsedijk, moet er na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit aanvullend worden onderzocht of de wettelijke binnenwaarde in de toekomst zal worden overschreden als gevolg van de uitvoering van het project. Uit het in de bijlage opgenomen overzicht spreekt een bepaalde nauwkeurigheid. Echter voor zowel de uitgangssituatie als de situatie in 2036 wordt uitgegaan van berekeningen en aannames. Om een goede vergelijking tussen de huidige situatie en de situatie na realisatie van het project mogelijk te maken wil cliënt dat er een nul-meting wordt uitgevoerd</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Voordorpsedijk.</p>	Ja
3	<p>Luchtkwaliteit.</p> <p>De beoordeling van luchtkwaliteit valt uiteen in de beoordeling van (ultra) fijnstof (PM2,5 en PM10) en van stikstofdioxide (NO2). Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit kan gekeken worden naar het overschrijden van grensnormen en er kan gekeken worden naar de verandering van luchtkwaliteit. Daarnaast kan er gekeken worden naar de beoordeling van de luchtkwaliteit voor het gehele Ontwerp Tracé of er kan gekeken worden naar de verschillende locaties in het Ontwerp Tracé.</p> <p>Voor deze zienswijze hebben wij gekeken naar de verandering van de luchtkwaliteit voor de Voordorpsedijk te Groenekan. Voor een beschrijving van de luchtkwaliteit in het OTB-ontwerp is gebruik gemaakt van de rekenresultaten van de modelberekeningen voor het toetsjaar 2030.</p> <p>Het MER deelrapport luchtkwaliteit beschrijft de luchtkwaliteit in de omgeving van het project Ring Utrecht in de huidige situatie, autonome ontwikkeling en het OTB-ontwerp. De Voordorpsedijk valt onder deelgebied</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In de emissiefactoren voor fijnstof is de bijdrage van slijtage van banden en remmen meegenomen. Deze bron is derhalve in de berekeningen meegenomen.</p>	Ja



Figuur 5.33: Deelgebied 1: Maximale jaargemiddelde concentratie NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} (µg/m³) en het maximale aantal overschrijdingen van de grenswaarde van de 24-uurgemiddelde concentratie PM₁₀

Uit deze tabel lijkt het OTB-ontwerp een kleine verbetering te zijn ten opzichte van de berekende autonome ontwikkeling. Dit is echter in tegenspraak met de verschillende conclusies die wij verder in het rapport gevonden hebben.

Deelgebied 1

In deelgebied 1 nemen de emissies van NO_x in het OTB-ontwerp toe met 4,6%. Voor PM₁₀ is de toename 4,4% en voor PM_{2,5} is de toename 4,7%. De totale emissies nemen toe vanwege een toename in de totale verkeersintensiteit. De groei van de emissies is het grootst voor personenauto's.

Deelgebied 1

Voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} treedt voor een klein aantal gevoelige bestemmingen in het OTB-ontwerp een verslechtering op in de luchtkwaliteit. Voor deze gevoelige bestemmingen treedt voor NO₂ en PM₁₀ een toename in de middelste klassen op. Voor PM_{2,5} is er een verschuiving naar de hoogste concentratieklassen.

Deelgebied 1

In deelgebied 1 neemt voor stikstofdioxide en PM₁₀ het oppervlak in de middelste klassen toe. Voor PM_{2,5} is er een kleine verschuiving naar de hoogste klassen. De veranderingen treden vooral op direct langs de A27 en ontstaan door een toename van de verkeersintensiteiten en wijzigingen in de ligging van de weg ten gevolge van het OTB-ontwerp.

Gezien bovenstaande kunnen wij niet de conclusie trekken dat de aanleg van dit tracé een verbetering is voor de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Overige stoffen

Ten aanzien van de overige stoffen waarvoor in de Wet Milieubeheer grenswaarden zijn opgenomen, zoals Zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen, lood, ozon, arseen, cadmium, nikkel, benzo(a)pyreen en stikstofoxiden zijn de laatste jaren nergens in Nederland normoverschrijdingen opgetreden en vertonen de concentraties een dalende trend (CBS, PBL, Wageningen UR, 2013/2014). Dit beeld wordt bevestigd door metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM (Mooibroek et al., 2013). Daarmee is het redelijkerwijs niet aannemelijk dat ten gevolge van dit project de grenswaarden voor andere stoffen dan stikstofdioxide en fijn stof overschreden worden. Deze stoffen zijn derhalve niet onderzocht.

Echter promotie onderzoek uit 2013 geeft aan dat ook de slijtage van autobanden en remmen fijnstof veroorzaakt en schadelijk is voor de gezondheid. Hier zou aanvullend onderzoek naar gedaan moeten worden.

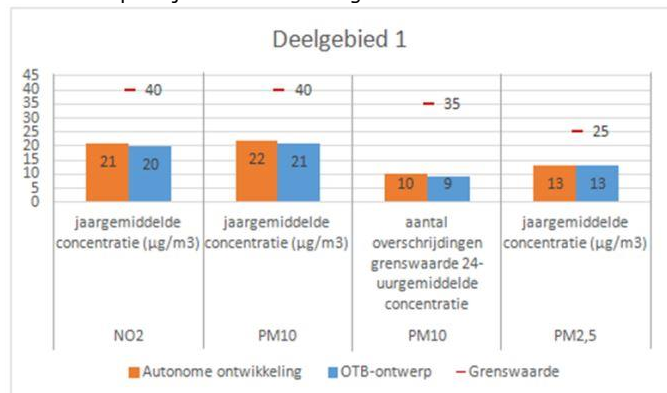
4	<p>Ruimte en Ruimtelijke ontwikkeling.</p> <p>Uit de beschrijving van de afzonderlijke deelgebieden blijkt dat er met de ombouw van de Ring Utrecht negatieve effecten optreden op belevingswaarde van stad en landschap. Oorzaken zijn dat de weg meer in het zicht komt te liggen, het ruimtebeslag groter wordt en dwarsverbindingen langer.</p> <p>Vanaf Groenekan tot aan de Biltsestraatweg komt de weg dichtter tegen de bebouwing van de linten te liggen. In enkele gevallen zijn hier wanden nodig om het verhoogde weglichaam te keren. Er komen hier ook meer en hogere geluidschermen. Door dit alles komt er per saldo minder en soms helemaal geen beplanting tussen de linten en de weg te staan. Hierdoor wordt de weg vanuit de linten meer zichtbaar dan nu het geval is. Dit heeft een negatief effect op de belevingswaarde van het landschap.</p> <p>Naast de zichtbaarheid van een hoger scherm, zal er mogelijk ook hinder ontstaan door zonreflectie op de hogere geluidschermen. Voor cliënt betekent een en ander een aanslag op het ruimtelijk uitzicht.</p> <p>De relatief smalle onderdoorgang Voordorpsedijk heeft in de huidige situatie al het beeld van een smal en donker tunneltje. De lengtetoe name tot een lengte van ca. 70 meter versterkt dit effect. Het wordt enigszins gemitigeerd doordat het tunnelinterieur en de verlichting worden aangepakt om het gevoel van veiligheid te verbeteren (in het esthetisch programma van eisen wordt uitgewerkt op welke manier). Echter de verbreding van de weg leidt tot verlenging van de smalle en lange onderdoorgang waardoor de belevingswaarde van de onderdoorgang Voordorpsedijk als negatief beoordeeld kan worden.</p> <p>De heer xxx ervaart het als storend, dat hij uit het ontwerp-tracébesluit moet lezen dat hij grond kwijtraakt zonder dat hij hierover van te voren is ingelicht. Bovendien is niet duidelijk op welke wijze Rijkswaterstaat dit gaat oplossen. De uitbreiding van de A27 is een forse aanslag op de flora en fauna in de Voorveldse Polder. Provinciaal beleid is er juist op gericht dat natuurwaarden te versterken. De verhoging van de geluidschermen zorgt ervoor dat cliënt letterlijk de zon niet meer kan zien ondergaan. Zodra dit aan de orde is, zal hij een planschadeclaim indienen.</p>	<p>Uw punt over de ruimtelijke kwaliteit van de onderdoorgang Voordorpsedijk wordt betrokken bij het opstellen van het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) voor dit kunstwerk.</p> <p>De effecten op de belevingswaarde van het landschap zijn in de milieu-effectrapportage beoordeeld als beperkt. Dit aspect is in de besluitvorming betrokken. Naar aanleiding van uw zorg ten aanzien van lichtreflectie van de geluidschermen is aan te geven dat hier sprake zal zijn van schermen die aan beide zijden met beplanting zijn afgeschermd. Lichtreflectie is daarom niet te verwachten.</p> <p>Naar aanleiding van uw zienswijze is hierover contact met u opgenomen vanuit de projectorganisatie.</p>	Ja
5	<p>Water</p> <p>Voor de watergangen tussen de A27 en de Voordorpsedijk moet het precieze verloop nog bepaald worden. Het is mogelijk dat hierbij de schuur op het perceel Voordorpsedijk 20a geamoveerd zal moeten worden. Een definitieve oplossing voor deze locatie wordt voor de vaststelling van het TB bepaald.</p> <p>Direct ten zuiden van de Voordorpsedijk, langs de boerderij op nummer 20A wordt de watergang niet verbreed omdat daar onvoldoende ruimte voor verbreding beschikbaar is. Door toepassing van een keerwand wordt de bestaande watergang langs de kavel behouden, of er wordt een watergang om de woonkavel heen verbreed en met een nieuwe duiker onder de Voordorpsedijk door verbonden met het bestaande watersysteem. Er worden verder geen maatregelen voorgesteld om dit bestaande watersysteem geschikt te maken om het water uit de aan te leggen brede watergang goed te kunnen verwerken.</p> <p>Door de klimaatverandering zal er vaker veel kortdurend water aanwezig zijn, doordat de verdere afvoer beperkt is zal het omliggende land vernatten. Hierdoor wordt de landbouwkundige bruikbaarheid minder. Verder zijn er twijfels of het onderhoud goed uitgevoerd kan worden.</p> <p>Er zijn een aantal algemeen geldende uitgangspunten waaraan het ontwerp van het watersysteem moet voldoen. Eén van deze uitgangspunten is het principe van duurzaamheid. Afstromend water wordt niet zo snel mogelijk afgevoerd, maar wordt op een natuurlijke wijze ofwel geïnfilteerd in de bodem zodat de grondwateraanvulling op peil blijft, ofwel tijdelijk gebufferd zodat geen wateroverlast benedenstrooms ontstaat door piekbelastingen van het oppervlaktewater. Met betrekking tot de waterkwaliteit wordt gestreefd zo min mogelijk verontreinigd water af te voeren. Hiermee wordt</p>	<p>In het ontwerp is aandacht voor een goede waterafvoer. Mede op basis van uw zienswijze is gekozen voor een alternatief ontwerp waarbij de bestaande waterstructuur zoveel mogelijk blijft gehandhaafd. Het noordelijke deel van de watergang langs de A27 blijft hier gehandhaafd. Dit aangepaste ontwerp wordt meegenomen in het tracébesluit en is beschreven in de Nota van Wijziging 2020.</p> <p>Conform de eisen van het waterschap wordt in het ontwerp rekening gehouden met een minimale bermbreedte tussen weg en watergang. Daarmee wordt voorkomen dat wegwater ongezuiverd in het oppervlaktewater terecht komt. De bermassage van het wegwater zorgt voor voldoende zuivering. Daarmee is en blijft het water in de watergang ook geschikt voor veedrenking.</p>	Ja

		<p>invulling gegeven aan zowel de voorkeursvolgorde van waterkwantiteit "vasthouden-bergen-afvoeren" als aan die van waterkwaliteit "schoonhouden-scheiden-zuiveren". Cliënt maakt zich ernstige zorgen over het feit dat het regenwater vanaf de snelweg in de sloten terecht komt. Dit regenwater is vervuild met o.a. olie en min-off. Het vee van cliënt, gebruikt het water uit de sloot als drinkwater, ten behoeve van kwaliteitsprogramma's zoals "Kwaliteit" een KKM, moet hij aantonen met monsters dat het water aan de vereiste kwaliteit voldoet. Door de verbreding van de snelweg is het de vraag of hij aan die eisen kan voldoen. Om die reden vraagt cliënt het water dat vanaf de snelweg in het oppervlaktewater komt te laten zuiveren. Net zoals hij dat verplicht is voor het spoelwater vanaf zijn erf.</p>		
ZWE-00505	1	<p>Namens mijn cliënt, de heer en mevrouw Van den Hul, wonende aan de Voordorpsdijk 24a te Groenekan, hierna te noemen cliënt, dien ik hierbij een zienswijze in tegen het Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht.</p> <p>De doelstellingen van het project Ring Utrecht worden als volgt weergegeven:</p> <p>"Het project Ring Utrecht heeft een tweeledig doel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De doorstroming op de Ring Utrecht op een verkeersveilige manier laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit; • De kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk verbeteren." <p>Als onderdelen van de leefomgeving worden in het Ontwerp-Tracébesluit de volgende onderdelen specifiek benoemd: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, sluisverkeer en bijvoorbeeld ook allerlei waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie.</p> <p>Uit de stukken van het Ontwerp-Tracébesluit en de bijbehorende MER-Rapporten is gebleken dat A27 aan de oostkant, ter hoogte van de Voordorpsdijk verbreed gaat worden met een rijstrook. Deze verbreding maakt deel uit van het voorgenomen project A27/A12 Ring Utrecht.</p> <p>Cliënt is eigenaar van het op Voordorpsdijk 24a gevestigde agrarisch bedrijf. Op dit bedrijf worden onder andere zoogkoeien, vleesvarkens en legkippen gehouden. In de huidige vergunde situatie betreft dit 19 zoogkoeien, 60 legkippen en 954 vleesvarkens. Voor de bedrijfsvoering beschikt het bedrijf over 3,03 ha. grond in eigendom. Voor het verbreden van de snelweg A27 is een strook landbouwgrond van ongeveer 500 meter van cliënt nodig. Deze landbouwgrond is op dit moment in gebruik als grasland en is van belang voor de graswinning, mestafzet en de huidige en toekomstige agrarische rechten van het bedrijf.</p> <p>Daarnaast heeft de verbreding van de A27 ook invloed op de leefomgeving van de familie Van den Hul als bewoners van de Voordorpsdijk te Groenekan.</p> <p>Agrarisch bedrijf.</p> <p>Op onderstaande afbeelding is de locatie weergegeven.</p> <p>De gemeente De Bilt heeft op 25 januari 2011 een revisievergunning verleend aan het bedrijf. Deze vergunning is aangevraagd in verband met het verminderen van het aantal koeien en het omschakelen van melkvee naar zoogkoeien. Het uitbreiden van het aantal vleesvarkens en het plaatsen van een biologische combi luchtwasser op het nieuw te bouwen gedeelte van de varkensstal en een gedeelte van de bestaande stal ter beperking van de geur- en ammoniakuitstoot. De biologische combi luchtwasser (met watergordijn en biologische wasser heeft een lagere ammoniakemissie (85% reductie), een lagere geuremissie (75% reductie) en een lagere fijnstofemissie (80% reductie).</p> <p>In januari 2016 is er een melding Activiteitenbesluit en een omgevingsvergunning beperkte milieutoets ingediend bij de gemeente De Bilt in verband met een aantal kleine wijzigingen, waardoor er meer dieren binnen de bestaande gebouwen gehouden kunnen worden. Deze melding is ingediend voor het houden van 19 zoogkoeien, 60 legkippen en 954 vleesvarkens.</p> 	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	Nee

	<p>Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht.</p> <p>De heer en mevrouw Van den Hul hebben inmiddels bericht ontvangen dat er voor de aanleg van een extra rijstrook op de A27, een strook grond van hun perceel nodig is. Het bedrijf krijgt door het verbreden van de A27 de beschikking over minder grond voor het bedrijf. Dit heeft invloed op de dagelijkse gang van zaken op het bedrijf. Er is namelijk niet alleen minder grond beschikbaar voor weidegang, maar ook voor het afzetten van de op het bedrijf geproduceerde mest, op de benodigde graswinning voor de zoogkoeien en op de rechten om vee te houden, aangezien deze meer en meer gekoppeld worden aan de aanwezige hoeveelheid grond rondom het bedrijf. Door het verminderen van de hoeveelheid grond bij het bedrijf treedt schade op. Zowel waardetechnisch als in de exploitatie. Cliënt zou daarom graag gecompenseerd willen worden met grond in de nabije omgeving.</p> <p>Naast de directe invloed van de verbreding van de A27 met betrekking tot hoeveelheid grond zijn er ook nog een aantal andere factoren die van invloed zijn op de bedrijfsvoering.</p>		
2	<p>Waterhuishouding</p> <p>Door de verbreding van de A27 neemt het verhard oppervlak in de omgeving nadrukkelijk toe. Daarnaast moeten er door de aanleg van een extra rijstrook op de A27 nog een aantal bestaande watergangen worden verlegd. Uit de rapporten van het Ontwerp-Tracébesluit blijkt dat er een brede watergang wordt aangelegd naast het perceel Voordorpsedijk 20a. Deze watergang wordt daarna aangesloten op de bestaande watergang aan de Voordorpsedijk. Echter deze watergang wordt niet verbreed zodat het niet duidelijk is of de bestaande watergang de hoeveelheid water uit de verbrede watergang ook inderdaad kan opvangen.</p>	<p>In het ontwerp is aandacht voor een goede waterafvoer. Mede op basis van uw zienswijze is gekozen voor een alternatief ontwerp waarbij de bestaande waterstructuur gehandhaafd blijft. De watergang langs de A27 ter hoogte van de Voordorpsedijk blijft gehandhaafd. Dit aangepaste ontwerp is opgenomen in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.</p>	Ja
3	<p>Fijnstof</p> <p>De beoordeling van luchtkwaliteit valt uiteen in de beoordeling van (ultra) fijnstof (PM 2,5 en PM 10) en van stikstofdioxide (NO2). Voor een agrarisch bedrijf met vleesvarkens is de luchtkwaliteit een belangrijk aspect voor het verkrijgen van de benodigde vergunningen.</p> <p>Er worden strenge regels gesteld en het is vaak noodzakelijk om grote investeringen te doen om hieraan te kunnen voldoen. Zo heeft VOF xxx een investering in een luchtwasser moeten doen om een reductie in fijnstof te kunnen realiseren. Gezien de nu al korte afstand van het bedrijf tot aan de A27 van minder dan 190 meter neemt ondanks de investering van VOF xxx in de combi-luchtwasser, de hoeveelheid fijnstof na het realiseren van het project weer toe op de bedrijfslocatie. Mogelijk toekomstige vergunningen kunnen hiermee in de problemen gaan komen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.</p> <p>Gezien de geringe effecten van het project op luchtkwaliteit en het feit dat ruim voldaan wordt aan de normen voor fijnstof, is het niet waarschijnlijk dat vanwege het project de vergunningverlening voor het bedrijf in de toekomst in de problemen komt. Mocht u toch denken schade te ondervinden door de realisatie van het project bij een toekomstige vergunningsaanvraag, dan kunt u een verzoek indienen bij Rijkswaterstaat voor nadeelcompensatie.</p>	Nee
4	<p>Locatie overstijgende aspecten.</p> <p>Naast de aspecten die voor de bedrijfsvoering van direct belang zijn, zijn er door de voorgestelde verbreding van de A27 nog meer aspecten waardoor kwaliteit van de leefomgeving voor de bewoners van de Voordorpsedijk negatief beïnvloed wordt.</p>	<p>De kwaliteit van de leefomgeving voor de bewoners van de Voordorpsedijk wordt mede bepaald door de geluidbelasting en de luchtkwaliteit. Deze zijn beschreven in hoofdstuk 7 en 8 van de milieu-effectrapportage en in de afzonderlijke deelrapporten en betrokken in de besluitvorming.</p>	Nee
5	<p>Geluid.</p> <p>Uit de verschillende rapportages met betrekking tot het Ontwerp-Tracébesluit en het bijbehorende "MER Deelrapport Geluid - Hoofdrapport" en "Deelrapport Geluid - Specifiek" blijkt dat ook met een geluidsscherm ter hoogte van de Voordorpsedijk met een hoogte van 3 meter en een lengte van 300 meter er een toename in geluid ontstaat. Uit de tekening is af te leiden dat dit geluidsscherm geplaatst wordt ter hoogte van de onderdoorgang aan de Voordorpsedijk. Door het geluidsscherm dat aan de overzijde van de A27 wordt geplaatst, gaat er een weerkaatsing van het geluid optreden. De familie xxx zou graag zien dat het geluidsscherm bij de onderdoorgang naar het zuiden wordt verlengd. Voor 21 woningen, waaronder de woning van de heer en mevrouw xxx, moet er na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit aanvullend worden onderzocht of de wettelijke binnenwaarde in de toekomst zal worden overschreden als</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>In het tracébesluit zijn de geluidschermen opgenomen die nodig zijn om aan de wettelijke toetswaarden te voldoen én die voldoende doelmatig zijn. Dat wil zeggen dat de kosten voor het scherm in verhouding staan tot het aantal betrokken woningen. Hiervoor geldt een wettelijk vastgesteld doelmatigheidscriterium. Het verlengen van het geluidsscherm dat in het ontwerp tracébesluit ter hoogte van de Voordorpsedijk is opgenomen blijkt niet doelmatig te zijn en wordt om die reden niet in het tracébesluit opgenomen.</p>	Ja

	<p>gevolg van de uitvoering van het project. Uit het in de bijlage opgenomen overzicht spreekt een bepaalde nauwkeurigheid. Echter voor zowel de uitgangssituatie als voor de situatie in 2036 wordt uitgegaan van berekeningen en aannames. Om een goede vergelijking tussen de huidige situatie en de situatie na realisatie van het project mogelijk te maken wil cliënt dat er een nul-meting wordt uitgevoerd.</p> <p>In november 2014 is er door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een beschikking afgegeven met als onderwerp: "Ambtshalve wijziging geluidproductieplafonds op referentiepunten" project "Tweelaags ZOAB, Utrecht Voordorp". In deze beschikking is het geluidproductieplafond op 53 referentiepunten gewijzigd. Een referentiepunt ligt op 50 meter van de snelweg en doordat er een bovengrens gesteld wordt aan de geluidproductie van de weg, ligt er ook een bovengrens vast voor de geluidbelasting op alle geluidgevoelige objecten die zich bevinden in de omgeving van de referentiepunten. Indien er een bronmaatregel, zoals twee laags ZOAB, wordt genomen kan er voor geluidsbelasting gekeken worden naar de referentiepunten. Bij maatregelen in de overdracht, zoals geluidsschermen mag dit niet en moet er een toets bij de geluidgevoelige bestemmingen worden uitgevoerd en vervolgens wordt het geluidproductieplafond opnieuw bepaald en vastgesteld.</p> <p>In onderstaande tabel wordt voor de referentiepunten die oostelijk van de A27 liggen en vanaf de spoorlijn naar het zuiden tot aan de Biltse Rading het geluidproductieplafond (GPP) weergegeven van:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Situatie voor het aanleggen van het twee-laags ZOAB 2. Situatie na het aanleggen van het twee-laags ZOAB 3. Situatie na Tracé Besluit A27/ Al Utrecht Eemnes. 2015 4. Situatie volgens akoestisch onderzoek OTB/MER. Bijlage 3c blad 9. <p>De gegevens van situatie 1 en 2 komen uit de beschikking van 26 november 2014. De gegevens van situatie 3 komen van het openbare geluidregister van Rijkswaterstaat. Het geluidsscherm aan de oostkant van de A27 ter hoogte van de Voordorpsedijk te Groenekan wordt geplaatst tussen de referentiepunten 23949 en 23946. Hier is een duidelijke afname te zien in het gewijzigde geluidproductieplafond. Daar waar het geluidsscherm niet staat is een toename in het geluidproductieplafond te zien, terwijl deze al aan de hoge kant is.</p> <p>Voor de woning van de heer en mevrouw xxx is het referentiepunt 33943 van belang. Hierbij is te zien dat het geluidproductieplafond weer verhoogd gaat worden. De conclusie is dat ook de geluidoverlast op de woning toe gaat nemen. Het zijn echter nog steeds aannames en berekeningen. De heer en mevrouw xxx zouden graag een nul meting uitgevoerd zien worden, zodat duidelijk is wat het geluidniveau nu is, daarnaast zouden de heer en mevrouw xxx er voor willen pleiten om het geluidsscherm door te trekken tot de Biltse Rading of anders de mogelijkheden voor een geluidswal van 1,5 meter hoog, zoals deze ook bij de spoorlijn ligt. Daarnaast zou er gekeken moeten worden naar de mogelijkheid om bij dit geluidsscherm ook een reductie van fijnstof te kunnen realiseren en in te passen in de omgeving.</p>	<p>Voor het gebied rond de Voordorpsedijk is een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. In het bovenwettelijk pakket is voor Rijnsweerd een bovenwettelijke maatregel voorzien: het plaatsen van een nieuw scherm, aansluitend aan het geluidsscherm uit het tracébesluit, met een hoogte van 2 meter. Op de website van de provincie kunt u het totale bovenwettelijke maatregelpakket zien, zie https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht.</p> <p>Met dit bovenwettelijke geluidsscherm wordt de geluidbelasting bij uw woning met 2 dB extra verlaagd ten opzichte van het geluidsscherm uit het tracébesluit. Daarmee wordt de geluidbelasting die op grond van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan niet overschreden.</p>	
6	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>De beoordeling van luchtkwaliteit valt uiteen in de beoordeling van (ultra) fijnstof (PM 2,5 en PM 10) en van stikstofdioxide (NO2). Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit kan gerefereerd worden naar het overschrijden van grensnormen en er kan gerefereerd worden naar de verandering van luchtkwaliteit. Daarnaast kan er gekeken worden naar de beoordeling van de luchtkwaliteit voor het gehele Ontwerp Tracé of er kan gekeken worden naar de verschillende locaties in het Ontwerp Tracé.</p> <p>Voor deze zienswijze hebben wij gekeken naar de verandering van de luchtkwaliteit voor de Voordorpsedijk te Groenekan. Voor een beschrijving van de luchtkwaliteit in het OTB-ontwerp is gebruik gemaakt van de rekenresultaten van de modelberekeningen voor het toetsjaar 2030.</p> <p>Het MER deelrapport luchtkwaliteit beschrijft de luchtkwaliteit in de omgeving van het</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p>	Ja

project Ring Utrecht in de huidige situatie, autonome ontwikkeling en het OTB-ontwerp. De Voordorpsedijk valt onder deelgebied 1.



Figuur 5.33: Deelgebied 1: Maximale jaargemiddelde concentratie NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} (µg/m³) en het maximale aantal overschrijdingen van de grenswaarde van de 24-uurgemiddelde concentratie PM₁₀

Uit deze tabel lijkt het OTB-ontwerp een kleine verbetering te zijn ten opzichte van de berekende autonome ontwikkeling. Dit is echter in tegenspraak met de verschillende conclusies die wij verder in het rapport gevonden hebben.

Deelgebied 1

In deelgebied 1 nemen de emissies van NO_x in het OTB-ontwerp toe met 4,6%. Voor PM₁₀ is de toename 4,4% en voor PM_{2,5} is de toename 4,7%. De totale emissies nemen toe vanwege een toename in de totale verkeersintensiteit. De groei van de emissies is het grootst voor personenauto's.

Deelgebied 1

Voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} treedt voor een klein aantal gevoelige bestemmingen in het OTB-ontwerp een verslechtering op in de luchtkwaliteit. Voor deze gevoelige bestemmingen treedt voor NO₂ en PM₁₀ een toename in de middelste klassen op. Voor PM_{2,5} is er een verschuiving naar de hoogste concentratieklassen.

Deelgebied 1

In deelgebied 1 neemt voor stikstofdioxide en PM₁₀ het oppervlak in de middelste klassen toe. Voor PM_{2,5} is er een kleine verschuiving naar de hoogste klassen. De veranderingen treden vooral op direct langs de A27 en ontstaan door een toename van de verkeersintensiteiten en wijzigingen in de ligging van de weg ten gevolge van het OTB-ontwerp.

Gezien bovenstaande kunnen wij niet de conclusie trekken dat de aanleg van dit tracé een verbetering is voor de luchtkwaliteit en opzichte van de autonome ontwikkeling.

7

Overige stoffen

Ten aanzien van de overige stoffen waarvoor in de Wet Milieubeheer grenswaarden zijn opgenomen, zoals Zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen, lood, ozon, arseen, cadmium, nikkel, benzo(a)pyreen en stikstofoxiden zijn de laatste jaren nergens in Nederland normoverschrijdingen opgetreden en vertonen de concentraties een dalende trend (CBS, PBL, Wageningen UR, 2013/2014). Dit beeld wordt bevestigd door metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM (Mooibroek et al., 2013). Daarmee is het redelijkerwijs niet aannemelijk dat ten gevolge van dit project de grenswaarden voor andere stoffen dan stikstofdioxide en fijn stof overschreden worden. Deze stoffen zijn derhalve niet onderzocht.

Echter promotie onderzoek uit 2013 geeft aan dat ook de slijtage van autobanden en

In de emissiefactoren voor fijn stof is de bijdrage van slijtage van banden en remmen meegenomen. Deze bron is derhalve in de berekeningen meegenomen.

Nee

		remmen fijnstof veroorzaakt en schadelijk is voor de gezondheid. Hier zou aanvullend onderzoek naar gedaan moeten worden.		
	8	<p>Ruimte en Ruimtelijke ontwikkeling.</p> <p>Uit de beschrijving van de afzonderlijke deelgebieden blijkt dat er met de ombouw van de Ring Utrecht negatieve effecten optreden op belevingswaarde van stad en landschap. Oorzaken zijn dat de weg meer in het zicht komt te liggen, het ruimtebeslag groter wordt en dwarsverbindingen langer.</p> <p>Vanaf Groenekan tot aan de Biltsestraatweg komt de weg dicht tegen de bebouwing van de linten te liggen. In enkele gevallen zijn hier wanden nodig om het verhoogde weglichaam te keren. Er komen hier ook meer en hogere geluidschermen. Door dit alles komt er per saldo minder en soms helemaal geen beplanting tussen de linten en de weg te staan. Hierdoor wordt de weg vanuit de linten meer zichtbaar dan nu het geval is. Dit heeft een negatief effect op de belevingswaarde van het landschap. Echter door het plaatsen van geluidsschermen wordt er wel minder geluidsoverlast ervaren.</p> <p>De relatief smalle onderdoorgang Voordorpsedijk heeft in de huidige situatie al het beeld van een smal en donker tunneltje. De lengtetoeename tot een lengte van ca. 70 meter versterkt dit effect. Het wordt enigszins gemitigeerd doordat het tunnelinterieur en de verlichting worden aangepakt om het gevoel van veiligheid te verbeteren (in het esthetisch programma van eisen wordt uitgewerkt op welke manier). Echter de verbreding van de weg leidt tot verlenging van de smalle en lange onderdoorgang waardoor de belevingswaarde van de onderdoorgang Voordorpsedijk als negatief beoordeeld kan worden.</p>	<p>Uw punt over de ruimtelijke kwaliteit van de onderdoorgang Voordorpsedijk wordt betrokken bij het opstellen van het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) voor dit kunstwerk.</p> <p>De effecten op de belevingswaarde van het landschap zijn in de milieu-effectrapportage beoordeeld als beperkt. Dit aspect is in de besluitvorming betrokken.</p>	Nee
	9	<p>Situatie tijdens de bouw.</p> <p>Op dit moment is de Voordorpsedijk te Groenekan tijdens de spits afgesloten voor gemotoriseerd verkeer vanuit Bilthoven. De heer en mevrouw xxx willen dat dit ook zeker tijdens de bouw en aanleg van de extra rijstrook op de A27 gehandhaafd blijft om hiermee sluijverkeer tegen te gaan.</p> <p>Tevens zouden de heer en mevrouw xxx graag zien dat het verplaatsen van beplanting en de eventuele nieuwe beplanting zo vroeg mogelijk tijdens de bouw worden uitgevoerd. Dit om zo snel mogelijk na realisatie een goed doorgroeide beplanting te krijgen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Rijkswaterstaat gaat niet over de gesloten verklaring. Dit ligt bij de wegbeheerder, de gemeente de Bilt. De gemeente onderkent ook het gevaar van sluijverkeer; op dit moment is er geen signaal dat de gesloten verklaring in de toekomst wordt opgeheven. Ten aanzien van uw verzoek over het verplaatsen van beplanting en dat de eventuele nieuwe beplanting zo vroeg mogelijk tijdens de bouw worden uitgevoerd het volgende. Hoe wordt omgegaan met de beplanting is op dit moment nog niet te zeggen. In zijn algemeenheid is het beeld van Rijkswaterstaat o.b.v. gericht onderzoek dat verplanting lastig is omdat de schade aan de betreffende bomen en de schade die moet worden gemaakt om de te verplaatsen bomen te bereiken niet of nauwelijks opweegt tegen de voordelen. In het kader van het gunningscriterium omgevingshinder wordt de aannemer wel uitgedaagd om tijdens de realisatie voorzichtig mogelijk om te gaan met natuur, stedelijk groen en beplanting. Maar hoe en wanneer de aannemer gedurende de realisatie de nieuwe beplanting exact gaat realiseren is nog niet aan te geven. Onderstaand wordt in algemene zin nog toegelicht hoe wordt omgegaan met het aspect hinder waar het rekening houden met het groen en beplanting ook onder valt.</p>	Nee
ZWE-00506	1	<p>Sinds 1999 woon ik in Lunetten, een groene nieuwbouwwijk aan de oostkant van de stad Utrecht. Wij hebben geen auto en reizen alles per fiets of met het openbaar vervoer. Wekelijks ga ik naar Amelisweerd om met een groep vrouwen te hardlopen. Ook ga ik er graag wandelen met vrienden, met mijn man of met mijn kinderen. Mijn dochter (16) en mijn zoon (11) zijn opgegroeid met het prachtige bos onder handbereik.</p> <p>Vroeger was het bos nog veel mooier en veel groter, maar helaas is in het begin van de jaren tachtig een groot deel van dit kwetsbare natuurgebied geofferd aan het verkeer. Dit ondanks het grote maatschappelijke verzet dat er ook toen al heerste tegen de wegverbreding. Lessen uit die tijd lijken niet te zijn getrokken, want opnieuw dreigt het bos aangetast te worden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee

	<p>Wat mij vooral zorgen baart is de schade aan het milieu. Denk daarbij aan de toegenomen luchtvervuiling (fijnstof en broeikasgassen), de schade aan het bos, de schade aan het peil van het grondwater, de schade voor de vogels. Natuurlijk is het goed en noodzakelijk geluidsschermen om de weg te plaatsen, daar zijn wij mensen enorm bij gebaat, maar voor vogels helpt het niet. Die zitten in eeuwenoude bomen (die hoger zijn dan de 4 meter geluidsscherm) te broeden in een oorverdovend lawaai. Studies hebben uitgewezen dat vogels niet kunnen broeden in herrie.</p> <p>Ik heb twee opgroeiende kinderen en ik zou het heel erg vinden als deze straks nauwelijks meer natuur hebben om van te genieten en om bij te ontspannen. In een land dat zo klein en vol is hebben mensen plekken nodig van stilte, ruimte, rust en natuur. Maar ook vanuit het oogpunt van de natuur zelf zou ik willen zeggen: heb respect voor de bomen, de vogels, de dieren in het water en op het land. Zij kunnen zelf niet protesteren, daarom doe ik dat in hun plaats.</p> <p>Een toename van het fijnstof vlakbij woonwijken is bovendien schadelijk voor de gezondheid van veel mensen (om nog maar te zwijgen over die van dieren). Nederland is in Europa het land met de meeste kankerpatiënten.</p>		
2	<p>Verbreding van de A27 kost 1,2 miljard euro en levert de automobilist 1 minuut tijdswinst op. Een duur betaalde minuut. Als er tenminste geen ongelukken zijn gebeurd, plensbuien zijn gevallen of aan de weg wordt gewerkt. Dan verdampt alsnog die ene minuut. En is dat nodig, 1 minuut tijdswinst? Mensen zullen daardoor nog later van huis vertrekken, om uiteindelijk niet eerder op hun werk te zijn.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
3	<p>Dit geld kan veel beter en nuttiger besteed worden aan verbetering van het openbaar vervoer en punten om de stad heen waar men kan parkeren en kan overstappen op bus of tram. En wie verder moet dan Utrecht hoeft niet persé de route over Utrecht te kiezen. Er zijn immers meer wegen die leiden van Zwolle naar Rotterdam?</p>	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
4	<p>Uit studies is gebleken dat die 1,2 miljard die de verbreding kost (wie weet blijkt het gedurende de werkzaamheden nog hoger uit te vallen) niet terugverdiend kan worden. Het is dus weggegooid belastinggeld. Er zijn weinig files op de A27, dus is het ook niet noodzakelijk. Bovendien is het zeer wel mogelijk dat automobilisten die niet gebonden zijn aan vaste werktijden buiten de spits rijden, iets dat al veel vaker gebeurt. Dan liggen al die extra banen braak, iets wat nu al het geval is bij de verbrede A2 tussen Utrecht en Amsterdam. Als je daar overheen fietst dan schrik je wel om te zien hoe breed die weg is, hoeveel hectare landbouw- en natuurgrond hiervoor opgeofferd moest worden en hoeveel weidevogels daardoor hun broedplek is ontnomen.</p>	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
5	<p>Tenslotte geven de werkzaamheden tijdens de 8 jaar durende bouw (bouwmachines en omgeleid verkeer) zo veel overlast voor de bewoners van heel Utrecht Oost dat je je echt moet afvragen of dit het allemaal wel waard is.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00507	<p>Hierbij wil ik u in kennis stellen van de zorgen, die onder de leden van onze volkstuinvereniging leven over de verbreding van de A27 / A12. De ATV de Groene Lunet heeft haar tuinencomplex langs het spoor Utrecht - Den Bosch op 200 meter van de A27 in de Utrechtse wijk Lunetten. Lunetten wordt in diverse publicaties genoemd als een wijk met hoge concentraties NO2 en fijnstof. Op de roetkaart van Nederland (Roetconcentraties (EC in µg/m3) in Utrecht; bron: Ministerie I&M; data: RIVM/DCMR 2014) kleurt de wijk nu al vuurrood. Onze leden verwachten dat verbreding van de A27 / A12 gaat leiden tot toename van het autoverkeer met als gevolg meer fijnstof, meer NO2 (nadelig effect op de plantengroei), meer lawaai en het gaat in tegen het idee van een schonere stad. Onze leden tuinieren op ecologische wijze en staan voor een duurzame manier van leven,</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p>	Ja

		<p>waarbij zorgvuldig om wordt gegaan met de natuur en natuurlijke hulpbronnen.</p> <p>Daarom willen wij u dringend verzoeken om na te gaan of de oplossing voor de geschetste mobiliteitsknelpunten niet te behalen is door het geld te besteden aan verbetering van het regionale openbaar vervoer.</p>		
ZWE-00508	1	<p>Diverse mensen, allen betrokken burgers, velen actief in de PvdA, hebben u hun bezwaren tegen de voorgenomen verbreding van de Ring Utrecht geschreven. Dat u geen tijd heeft om die alle te beantwoorden begrijp ik. Maar dat u uw afdeling voorlichting een standaardbriefje laat schrijven, dat door een persoonlijke aanhef persoonlijk lijkt, is ronduit bedrieglijk. Het is niets anders dan direct mailing. Om het u gemakkelijk te maken mij op dezelfde manier te behandelen heb ik alvast het antwoord dat u mij persoonlijk gaat sturen onder mijn e-mailhandtekening gezet. Dan kunt u binnen luttele seconden dat antwoord knippen en plakken, en wellicht kunt u die paar seconden wel vrijmaken.</p> <p>Ook in een ander opzicht lijkt uw brief op een direct mailing, te weten de inhoud. Die is bijeengeraapt door een afdeling zonder enige kennis van zaken. Onwaarheden, leugentjes en onzinnigheden worden niet geschuwd. U gaat daarin verder dan de minister zelf. Is dat uit angst voor het kabinet? "Kijk eens hoe loyaal ik ben?" In 40-45 was menig NSB-er harder voor zijn eigen landgenoten dan de Duitse SS. In de standaardbrief gaat u uiteraard niet in op de individuele bezwaren. Dat past immers niet binnen de standaard. Ook daarin is uw antwoord niets beter dan een direct mailing. En dan zijn er ook nog de nodige, nee, overbodige, taalfouten.</p> <p>Graag wijs ik u erop dat uw partij regionaal en lokaal, en tot de verkiezingen ook landelijk, fel tegen de plannen van de minister was. Het is ontluisterend te zien hoe u draait. Vaak wordt voor draaien in de politiek het argument aangevoerd dat je nu eenmaal moet onderhandelen. Dat is hier echter totaal niet van toepassing. Bij de kabinetsformatie is afgesproken dat de besluitvorming rondom de ring Utrecht wordt afgerond. Niet dat u harder mee gaat huilen met de wolven dan de wolven zelf.</p>	<p>Alle punten die indieners in zienswijzen naar voren hebben gebracht zijn beantwoord, met uitzondering van de specifieke uitspraken in zienswijzen die de grenzen van betamelijkheid overschrijden. Op scheldpartijen en ernstige verwensingen zijn dan ook geen antwoorden geformuleerd.</p>	Nee
	2	<p>Als gevolg van de aanpak van de Ring Utrecht zal de doorstroming op de A27, de A12 en de A28 verbeteren.</p> <p>Dat geldt al zeker niet voor de komende 10 jaar. De werkzaamheden zullen de doorstroming belemmeren, omleidingen en vertraging veroorzaken. Ook als het project klaar is is het niet waar. Dat is moeilijker hard te maken, want wie kent de toekomst? Maar instituten die juist zijn opgericht om de overheid te adviseren omtrent de toekomst (CPB, PBL) adviseren toch echt anders.</p> <p>Momenteel staan op dit deel dagelijks lange files, die ook hoog in de file top-50 staan. Vooropgesteld: het is onzinnig om de situatie nu te gebruiken om de situatie over 10 jaar te onderbouwen. Maar uw uitspraak is ook gewoon niet waar. Op https://www.google.nl/maps/search/verkeer/@52.0757524,5.17,13z/data=!5m1!1e1 zie je bij "live verkeersinformatie->typisch verkeer" de files. De informatie daar laat zich gemakkelijk omrekenen tot de NoMo norm. Nergens en nooit wordt die overschreden. Er staan inderdaad wel files, maar "dagelijks" is niet waar en "lang" is wel wat overdreven, toch?</p> <p>Daarbij valt nog op dat de files die er staan, altijd gerelateerd zijn aan op- en afritten. Om die files aan te pakken zou je - als je het achterhaalde asfaltparadigma toch nog blijft aanhangen - de wegen in de stad moeten verbreden. Niet wonen of werken dus in de stad, maar autorijden.</p> <p>Hoog in de file top-50? EVO en TLN plaatsen de files in de regio niet in de top 20</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>In de MKBA wordt berekend dat er ten gevolge van de toename van de hoeveelheid verkeer er meer verkeersslachtoffers komen. Echter, in de methodiek van de MKBA wordt geen rekening gehouden met de specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die in het tracébesluit aan de Ring Utrecht zijn toegevoegd om de oplossing verkeersveiliger te maken. Voor een volledige analyse van het effect op verkeersveiligheid zie paragraaf 2.1 onderdeel verkeersveiligheid in de toelichting op het tracébesluit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten over de lange</p>	Ja

	<p>(http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Toegegeven, de verkeersinformatiedienst plaatst de file bij Rijnsweerd op plaats 5, maar dat is nu juist de file die de minister NIET gaat oplossen (rapport OWN-studie Ring Utrecht, figuur 6.2. Dit rapport ligt onder het OTB en ik raad u dan ook aan het te lezen voordat u standaardbriefjes laat schrijven). Dus als uw uitspraak al waar is, dan nog is hij onzinnig in de context van dit project.</p> <p>De door de minister voorgestelde aanpak zullen deze files sterk verminderen, en zorgen bovendien voor een veiliger verkeerssituatie. (over de taalfouten zal ik niet struikelen. Ik maak er ook wel) Van deze uitspraak zijn beide delen onwaar. ten aanzien van het eerste: zie boven; van het tweede: Decisio heeft in zijn MKBA al aangetoond dat dit project het aantal verkeersslachtoffers doet stijgen.</p> <p>Bekende bottleneck in het project betreft de zogenaamde bak Amelisweerd. Kijk nog eens op google: juist de bak is nu geen flessenhals. Maar voor de afwisseling doet u hier een ware uitspraak: in het project WORDT de bak wellicht een flessenhals (pagina 107 van deelrapport Verkeer).</p>	<p>termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten. Voor meer informatie over de modelinstellingen en de kwaliteit van het gehanteerde verkeersmodel NRM zie bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>Om de ontwikkeling van de mobiliteit inzichtelijk te maken is een ijkpunt nodig, een basisjaar waarmee de toekomstige intensiteiten vergeleken kunnen worden om de ontwikkeling en de effecten te bepalen. Hiervoor worden, tellingen, metingen en registraties gebruikt. In de huidige situatie (basisjaar 2014) is er sprake van congestie. In het deelrapport verkeer is aangegeven dat dit een structureel knelpunt vormt (zie Deelrapport verkeer, huidige situatie).</p> <p>De files zijn voor een deel inderdaad gerelateerd aan toe- en afritten, omdat daar de verkeersstroom verstoord wordt door in- en uitvoegend verkeer, en/of door terugslag van wachtrijen. Daarvoor zijn in het kader van de Ring Utrecht specifieke maatregelen voor getroffen. Per saldo verbetert de doorstroming op het onderliggend wegennet als gevolg van de realisatie van het project. Zie deelrapport verkeer hoofdstuk 8.</p> <p>In de huidige situatie en de referentiesituatie (situatie 2030 zonder project Ring Utrecht) vormt het weefvak tussen de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten in zuidelijke rijrichting wel degelijk een bottleneck. Dat houdt in dat de file dus niet in de Bak staat, maar daarbuiten. In de situatie met project Ring Utrecht wordt bovenstaande bottleneck opgelost, maar ontstaat in knooppunt Lunetten een file, die terug kan slaan tot in de Bak.</p> <p>Rijkswaterstaat onderzoekt momenteel samen met onder andere de gemeente Utrecht en de Provincie Utrecht hoeveel verkeershinder het project mogelijk gaat veroorzaken tijdens de realisatiefase. Er zullen maatregelen getroffen worden om deze hinder te minimaliseren.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de ontwikkeling van de (auto)mobiliteit zijn meegenomen in de modelberekeningen. Tevens is vooruitgekeken naar de effecten in 2040. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
3	<p>Om de doorstroming te verbeteren zijn zeven rijstroken op dit deel echter nodig. Dit is een niet te onderbouwen uitspraak. U presenteert het echter als een feit en het is daarmee een leugen. Op voorspraak van de PvdA-fractie is in het verleden onderzocht of een verkeersveilige oplossing mogelijk was waarin zeven rijstroken binnen de bestaande bak gerealiseerd zouden kunnen worden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project</p>	Ja

	<p>Ik heb u om een referentie naar het onderzoek gevraagd. Die heeft u niet gegeven. Uiteraard, want dat onderzoek is nooit uitgevoerd. Niemand heeft ooit beweerd dat er zeven rijstroken binnen de bak passen (ik neem aan dat u zeven rijstroken per rijrichting bedoelt).</p> <p>De conclusie was – helaas – dat binnen de bestaande bak geen oplossing voor de doorstroming mogelijk was, zonder dat de verkeersveiligheid in het geding zou komen. Er waren wel degelijk "oplossingen" binnen de bak, verkeersveilige, maar die pasten niet binnen het beleid van de minister. Die "oplossing" was gebouwd rondom een maximum snelheid van 80 km/u. Hoe de minister denkt over maximum snelheden en verkeersdoden verheldert zij zelf: op het altaar van vroegvroemplantkgas 130 slachtoffert zij tientallen doden per jaar.</p> <p>Overigens bestrijd ik het woordgebruik "oplossing". Het probleem wordt door dit project niet opgelost. Meer asfalt lost files niet op (het syndroom van Downs, met s, zie http://www.uctc.net/access/25/Access%2025%20-%2004%20-%20Traffic%20Congestion%20is%20Here%20to%20Stay.pdf). Als er al een oplossing bestaat dan zal die waarschijnlijk op rekeningrijden gebaseerd moeten zijn.</p>	<p>minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p>	
4	<p>– maatregelen.</p> <p>Is dat leefbaarheid op peil houden? Acht jaar lang overlast door wegwerkzaamheden, bijvoorbeeld sluipverkeer? Dit project vergroot de luchtvervuiling, het lawaai, de stikstofdepositie en de CO2 uitstoot. Het kost waardevolle natuur. Het vermindert de bereikbaarheid van de regio; er is zelfs een risico dat de regio totaal onbereikbaar wordt, als de werkzaamheden rond het folie leiden tot afsluiten van de A27 of van de spoorlijnen vanuit Utrecht naar het zuiden en oosten.</p> <p>Er wordt veel geïnvesteerd in natuurcompensatie. De eerste bijlage bij deze e-mail is een kopie van een kaart van het OTB. U ziet in het noordwest kwadrant van knooppunt Rijnsweerd een aantal donkergroene vlekjes in het talud van de afslag van A27 naar A28. Die vlekjes noemt de minister "natuurcompensatie" want ze wil er ooit bomen planten. Is dat veel investeren? De tweede bijlage is een foto van het landgoed Niënhof. Nu is het agrarisch gebied, groen, rustig, mooi. In het OTB zet de minister er een lijntje omheen, en zegt dan dat het eeuwenoude bomen in Amelisweerd kan compenseren. Natuurcompensatie is voor de minister op ene plaats natuur verwoesten en op een andere plaats natuur natuur noemen.</p> <p>Een soortgelijke situatie treedt op bij het landgoed Sandwijck. Eigenlijk is het daar nog erger, want de minister gaat die gronden eerst in gebruik nemen als werkterrein. Wat nu agrarische natuur is, wordt 10 jaar lang werkterrein. Daarna zal het wel gesaneerd moeten worden, en misschien kan er 10 jaar later eindelijk een boom geplant gaan worden. Weer 2 eeuwen later zullen uw kindskinderen zeggen: vroeger stonden er in Amelisweerd mooiere bomen.</p> <p>Ach, natuurlijk zullen uw kindskinderen dat niet zeggen. Als de overheid met klimaatbeleid zo doorgaat als deze minister met dit project, dan ligt Amersfoort al over 100 jaar diep onder water. Die bomen gaan er gewoon nooit komen.</p> <p>U noemt het veel investeren in natuurcompensatie. Maar het is weinig investeren en het is al helemaal niet natuurcompensatie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid</p> <p>De donkergroene vlekjes in het noordwest kwadrant van knooppunt Rijnsweerd waarop inspreker doelt zijn geen natuurcompensatie, maar compensatie van houtopstanden conform de Wet natuurbescherming (voorheen Boswetcompensatie).</p>	Ja
5	<p>En ook worden er nieuwe en betere geluidsschermen geplaatst, waardoor de geluidshinder in grote delen van Utrecht af zal nemen. Geluidssanering kan (en zal) binnen één of twee jaar wettelijk worden afgedwongen als</p>	<p>In de Wet milieubeheer is voorgeschreven dat het verplicht is om de sanering langs een traject mee te nemen bij de uitvoering van het project, als dat project leidt tot het aanpassen van de geluidproductieplafonds. Aangezien dat bij het project Ring Utrecht het</p>	Ja

		<p>dit project niet doorgaat. Maar als het wel doorgaat staat het de minister vrij om die sanering jaren uit te stellen. Qua verkeerslawaaï kán dit project alleen maar slecht voor de bewoners uitpakken, nooit goed. Het is een gotspe om die geluidssanering aan dit project toe te kennen, waar dit project juist uitstel van sanering legitimeert.</p>	<p>geval is, zal de sanering tegelijkertijd met de realisatie van het tracébesluit worden uitgevoerd.</p> <p>Er kan niet worden gesteld dat de sanering eerder plaats zou vinden, als deze los van het project (autonoom) zou worden uitgevoerd. Voor deze autonome sanering geldt conform de Wet milieubeheer dat het saneringsplan uiterlijk 30 december 2020 moet zijn ingediend. De minister moet dan het plan nog vaststellen, waarbij ook een termijn van uitvoering kan worden opgenomen. Op dit moment is een wetswijziging in voorbereiding, waarbij deze termijn voor het indienen van het saneringsplan wordt verlengd tot 31 december 2023.</p> <p>Bovendien is het niet zo dat het meenemen van de sanering in het project Ring Utrecht leidt tot minder omvangrijke maatregelen dan bij een autonome sanering. De maatregelen zijn in het project gedimensioneerd op een verkeersprognose voor het jaar 2036 en die is hoger dan de verkeersintensiteiten uit het geluidregister die bij autonome sanering gebruikt moeten worden. Een hogere geluidbelasting betekent dat er meer maatregelen getroffen moeten worden om aan de streefwaarde voor sanering te kunnen voldoen.</p>	
ZWE-00509	1	<p>Utrechts Landschap maakt hierbij graag van de gelegenheid gebruik om te reageren op het ontwerptracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. In onze zienswijze agenderen wij de volgende onderwerpen: nieuwe inzichten over mobiliteitsbeleid, aantasting natuur en landschap, beginselen en uitwerking natuurcompensatie (o.a. landgoed Niënhof), kansen liniepark Rijnsweerd.</p> <p>Onjuistheden: Mobiliteitsbeleid</p> <p>Tot nu toe is er tav 'nut & noodzaak' voor aanpassingen aan de Ring Utrecht uitgegaan van bepaalde prognoses en opvattingen over verkeersintensiteit, verkeerskundige aspecten, bereikbaarheid en mobiliteitsopgave.</p> <p>Recent onderzoek en analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving en CPB leveren daarover nieuwe inzichten. Wij zijn benieuwd hoe deze nieuwe inzichten over mobiliteitsbeleid uitpakken voor de vraag over 'nut & noodzaak', de gekozen oplossingen voor Ring Utrecht en of dit tot nieuwe conclusies leidt. Deze analyses zijn het fundament onder de onderbouwing voor de noodzaak van de maatregelen, dus het is van wezenlijk belang om actuele inzichten daarover mee te nemen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd.</p> <p>Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het</p>	Ja

		<p>compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Opgemerkt wordt dat de te hanteren uitgangspunten van de verkeersmodelberekeningen met het NRM jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden steeds de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
2	<p>In het OTB A27/A12 Ring Utrecht Mitigatie- en compensatieplan zijn 4 voorkeurslocaties voor natuurcompensatie benoemd. Wij vinden dat, naast de uitgangspunten voor de voorkeurslocaties zoals beschreven in paragraaf 7.5, de criteria 'bijdrage aan een robuust natuurnetwerk' en 'ontwikkeling van hoogwaardige natuurkwaliteit' leidend moeten zijn bij de definitieve locatiekeuze.</p> <p>Landgoed Nienhof voldoet aan zowel deze twee criteria als de uitgangspunten van Rijkswaterstaat. Wij willen benadrukken dat door de natuurcompensatie op deze locatie te realiseren een belangrijk kerngebied kan worden ontwikkeld, middenin de kwetsbare ecologische verbindingzone tussen het Noorderpark en Kromme Rijngebied. Hiermee wordt invulling gegeven aan een missende schakel binnen deze zone, waar al jaren intensief door diverse gebiedspartijen wordt gewerkt aan natuurontwikkeling en -verbindingen.</p> <p>Utrechts Landschap heeft een inrichtingsplan opgesteld voor de Niënhof, uitgaande van de ontwikkeling van een kleinschalig natuurlandschap, bestaande uit soortenrijke graslanden, waaronder grondwatergevoed dotterbloemhooiland, natuurakkers, houtwallen en hoogstamboomgaarden. Daarnaast hebben wij de provincie voorgesteld om het gebied 'groene contour' gebied te maken, waardoor wijziging naar EHS status-na inrichting – gegarandeerd is. Wij vragen Rijkswaterstaat om de beschrijving van de natuurcompensatielocatie Niënhof op basis van bovenstaande informatie aan te passen.</p>	<p>De betekenis van Landgoed Niënhof voor de door inspreker genoemde ecologische verbinding aan de oostkant van Utrecht wordt onderkend. Het inrichten met de juiste natuurtypen is inderdaad van wezenlijk belang voor het functioneren van deze verbinding. De beschrijving van de natuurcompensatielocatie Landgoed Niënhof is aangepast in het Mitigatie- en compensatieplan (zie hiervoor de bijlage bij de Nota van Wijziging 2020).</p>	Ja
3	<p>Werkgroep Sandwijck en Utrechts Landschap hebben samen met lokale natuur- en milieuoorganisaties het plan Liniepark Rijnsweerd ontwikkeld. De nieuwe inrichting van het knooppunt biedt de kans om een grote bijdrage te leveren aan een aantrekkelijk groen landschap voor mens en dier. Aan de noordkant van het knooppunt, in de ecologische verbindingzone Noorderpark-Kromme Rijn, zijn behoud van rust en aaneenschakeling van de kerngebieden voor natuur essentieel. Ten zuiden van het knooppunt liggen juist kansen voor het vergroten van wandelmogelijkheden, recreatieve fietsroutes en herstel van landschap en cultuurhistorie. Realisatie van het liniepark is van grote meerwaarde voor het Utrecht Science Park en bewoners van Utrecht en De Bilt. Wij vragen Rijkswaterstaat om zich in de verdere uitwerking van het ontwerptractébesluit in te</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark).</p>	Nee

	<p>spannen voor realisatie van (onderdelen van) het plan liniepark Rijnsweerd. Andere betrokken overheden en belangenorganisaties hebben aangegeven ook belang te hechten aan recreatieve verbindingen tussen stad en land. De belangrijkste aanpassing is wat ons betreft het realiseren van een recreatieve verbinding onder het knooppunt door en/of er over heen. Oplossingsrichtingen zijn bijvoorbeeld de snelweg 'op poten' plaatsen en behoud van het viaduct varkensbocht voor fietsers en wandelaars. Wij hopen dat Rijkswaterstaat samen met de betrokken gebiedspartners wil onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om ook in dit deelgebied een maatschappelijke bijdrage te leveren op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie.</p>		
4	<p>Door het ontwerp-tracé van deelgebied A27/A28 knooppunt Rijnsweerd worden natuurgebieden en de ecologische zone Sandwijck- Oostbroek aangetast, mede omdat er fysiek natuur verdwijnt. Zo wordt de zuidkant van landgoed Sandwijck aangetast en door de aanleg van de nieuwe oprit verdwijnen natuurpercelen aldaar en kan de geplande ecologische verbinding niet gerealiseerd worden.</p> <p>Zeker de aantasting van het waardevolle natuurgebied Sandwijck, dat tevens functioneert als kerngebied in de eerder genoemde ecologische verbinding Noorderpark-Kromme Rijn, zien wij als zeer ongewenst. Als eigenaar en beheerder van landgoed Sandwijck willen wij benadrukken dat deze aantasting zoveel mogelijk voorkomen dient te worden en kwalitatief hoogwaardig moet worden gecompenseerd, bij voorkeur binnen de verbindingzone. Hoogwaardige compensatie geldt uiteraard voor alle ingrepen waar EHS en bos worden aangetast (o.a. voor de oprit).</p> <p>Faunatunnel Universiteitsweg In de ecologische verbinding ligt een faunatunnel onder de Universiteitsweg. Deze blijft in het plan gehandhaafd. Wel is opgenomen dat ter hoogte van de faunapassage een werkterrein wordt gerealiseerd. Dit is zeer ongewenst, juist op deze kwetsbare plek waar de ecologische verbinding momenteel smal is en waar extra druk op komt te staan door aanleg van de oprit. Wij doen het dringende verzoek om een andere locatie voor het werkterrein te zoeken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>In de Nota van Wijziging 2020 is te zien hoe het werkterrein en de invulling van de compensatie in dit gebied aangepast is tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit; het werkterrein is kleiner geworden en de invulling van de compensatie is gewijzigd om beter aan te sluiten bij de bestaande inrichting van het gebied en de ecologische verbinding hier in het NNN. Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit is overleg gevoerd met diverse betrokken partijen wat geleid heeft tot een aangepast ontwerp.</p> <p>Het werkterrein op deze locatie is noodzakelijk in verband met het te bouwen kunstwerk voor de elkaar ongelijkvloers kruisende rijbanen (een zogenaamde 'pergola constructie'). De omvang van het werkterrein wordt zo klein mogelijk gehouden om de schade aan de natuurwaarden zoveel mogelijk te beperken. Mede naar aanleiding van een groot aantal zienswijzen is de omvang van het werkterrein tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit sterk beperkt. In het contract voor de uitvoeringsfase zal de eis worden opgenomen dat de ecologische verbinding in het gebied functioneel moet blijven.</p> <p>In het contract voor de uitvoeringsfase zal tevens de eis worden opgenomen dat aantasting van natuurgebied Sandwijck zoveel mogelijk voorkomen moet worden. Onvermijdelijke aantasting zal met hoogwaardige natuur worden gecompenseerd.</p>	Ja
5	<p>Ter hoogte van landgoed Oostbroek wordt de A28 aan de zuidkant verbreed. In het ontwerp wordt het wildviaduct daarmee ook langer. De verbreding heeft impact op het landgoed Oostbroek, o.a. op de belevingswaarde. De verlenging van het wildviaduct heeft mogelijk effect op het ecologisch functioneren. Een goed onderbouwde beschrijving van de effecten van beide ingrepen zien wij niet terug. Naar onze mening is deze verbreding – ter hoogte van een cultuurhistorisch, ecologisch en recreatief belangrijk landgoed- zeer ongewenst en kan het tevens het gebruik van de wildpassage negatief beïnvloeden. Wij verzoeken u nadere studie te doen naar de noodzakelijkheid hiervan.</p>	<p>De effecten op het functioneren van faunapassages, waaronder het wildviaduct, zijn onderzocht (zie deelrapport Natuur). In combinatie met de te treffen mitigerende maatregelen zal het wildviaduct goed blijven functioneren. Op basis van richtlijnen van Alterra over de verhouding tussen lengte, breedte en hoogte van het wildviaduct kan worden geconcludeerd dat het wildviaduct ook met de verbreding nog ruimschoots aan de norm voldoet. Het wildviaduct heeft na realisatie van de Ring Utrecht een lengte van ca. 66 m, een breedte van ca. 47 m exclusief het talud, 66 m inclusief talud. De hoogte is ca. 6,5 m. De verhouding tussen 'hoogte x breedte/ lengte van het wildviaduct bedraagt daarmee ca. 4,5 (exclusief het talud welke ook bijdraagt aan de openheid). Duidelijk is dat het viaduct ruimschoots aan de norm van 'hoogte x breedte / lengte > 1,5 blijft voldoen. Mede dankzij de inrichtingsmaatregelen in en rond het wildviaduct Wildsche Hoek zal dit een heel goed functionerende faunapassage blijven.</p> <p>De compensatieopgave wordt ook ingezet ter versterking van de verbinding tussen Landgoed Oostbroek en Sandwijck. Desalniettemin zal voorafgaand aan het tracébesluit worden onderzocht of er nog andere mitigerende maatregelen inpasbaar zijn waarmee de functionaliteit van het wildviaduct kan worden geborgd.</p> <p>Op de parallelrijbaan zijn er ter hoogte van de Uithof en landgoed Oostbroek vanuit capaciteitsoverwegingen twee rijstroken nodig. Voor aansluiting op de hoofdrijbaan van de A28 zal er, vergelijkbaar met de huidige situatie, één rijstrook moeten afvallen. Door de wijze waarop de invoegstrook, komende vanaf de Uithof, invoegt op de parallelrijbaan is volgens de regelgeving, die met name de verkeersveiligheid borgt, een grotere lengte nodig tussen de invoeging en de afstropping van de tweede rijstrook dan in de huidige situatie. Hierdoor moet het wildviaduct Wildsche Hoek worden verbreed met ca. 8,5 m.</p>	Nee

	6	In het OTB A27/A12 Ring Utrecht Landschapsplan is beschreven op welke manier de weg en zijn aanvullende opgaven, zoals recreatie, natuur en water worden ingepast en vormgegeven. In de toelichting op de landschapskaart van knooppunt Rijnsweerd (paragraaf 7.3) wordt het volgende aangegeven: 'Ten noorden van knooppunt Rijnsweerd biedt het landschap en de kavelstructuur van Landgoed Sandwijkstraat een waardevol beeld voor de weggebruiker. De bestaande bosbeplanting blijft gehandhaafd en op nieuwe plekken wordt natuur gecompenseerd.' Onduidelijk is welk type natuur hier gecompenseerd wordt. Op de kaart zien wij diverse percelen licht- en donkergroen ingetekend, maar zonder legenda. Wij zijn voorstander van het behouden dan wel aanplanten van bomen direct langs de snelweg in lijn met de kavelstructuur. Voor het functioneren van de ecologische verbindingzone, en vanuit cultuurhistorisch oogpunt (Nieuwe Hollandse Waterlinie), is het echter van belang dat de percelen ten noorden van de A28 grotendeels (half)open blijven. Wij maken bezwaar tegen het geheel dichtplanten van deze percelen en vragen Rijkswaterstaat om in een gezamenlijk overleg met ons en andere grondeigenaren de exacte inrichting van deze percelen te bepalen.	Mede op basis van uw zienswijze is de inrichting van dit gebied aangepast zodat deze beter aansluit bij het bestaande landschap. Zowel de direct omwonenden, als de gemeente de Bilt en Utrechts Landschap zijn bij deze aanpassing betrokken. De terug te brengen natuurtypen zijn beschreven in het Mitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging zijn de aanpassingen toegelicht.	Nee
ZWE-00510	1	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Amelisweerd heeft een grote broedvogelpopulatie, die zoals veel broedvogelpopulaties op dit moment erg kwetsbaar is. Bekend is dat broedvogels zeer gevoelig zijn voor geluidsoverlast. Deze overlast zal met de aanleg en verbreding van de weg alleen maar toenemen; met alle kwalijke gevolgen van dien.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	3	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	4	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
	5	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te	Nee

	<p>het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.</p>	<p>verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	
7	<p>Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.</p>	<p>De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden.</p> <p>Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.</p>	Nee
8	<p>De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	Nee
9	<p>Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.</p>	<p>In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p>	Nee
10	<p>De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
11	<p>Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee

12	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluisverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het vlies scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
13	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee
14	Ook heeft u geen rekening gehouden met de afname van autobezit door huidige en toekomstige generaties. De veertigplussers (bevolkingspiek) zullen over twee tot drie decennia ophouden met autorijden vanwege hun leeftijd. Juist onder deze groep is veel autobezit te vinden. De generaties na ons zullen veelal geen privéauto's meer hebben.	De ontwikkelde landelijke toekomstscenario's van de planbureaus CPB en PBL zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de groei van de economie, autobezit en autogebruik, thuiswerken, toepassing van meer elektronica in het verkeer, elektrische fiets en andere innovatieve ontwikkelingen, et cetera meegenomen (zie desbetreffende rapportages van CPB/PBL over WLO1 en WLO2). Die landelijke toekomstscenario's vormen weer input voor de verkeersmodellen die zijn toegepast in het project Ring Utrecht. Zo wordt er onder meer rekening gehouden met een toenemend gebruik van het openbaar vervoer in de toekomst en afnemend autobezit. In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Opgemerkt wordt dat de te hanteren uitgangspunten van de verkeersmodelberekeningen met het NRM jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden steeds de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.	Ja
15	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden	Ja

		<p>uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>		
	16	De EU voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 strenger worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	17	Het is nog niet laat om dit rampzalige Tracébesluit in te trekken en de alternatieven voor dit plan, die door vele partijen al voorgesteld zijn, in serieuze overweging te nemen. Stop met deze doodlopende weg!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee
ZWE-00511	1	De veranderingen in en bij Amelisweerd leiden vrijwel zeker tot een verandering in de grondwaterstand en dat kan leiden tot een ernstige vorm van verdroging. Natuur is belangrijk in Nederland en daarom dienen projecten die tot verslechtering leiden te worden vermeden waar dit mogelijk is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2	Voor het ontwerp-tracébesluit zijn de normen voor luchtvervuiling tot het uiterste benut om een positief besluit te kunnen nemen. Deze normen dienen te worden bijgesteld om te voldoen aan toekomstige, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe u dit denkt te gaan regelen. U kunt denken aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Het is echt niet aanvaardbaar dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de plicht om voor de gezondheid van uw burgers te beschermen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Door uw plicht te vervullen kunt u juist geld besparen, namelijk ruim een miljard door dit project niet uit te voeren. Dat geld kunt u voor gezondheidsbevorderende maatregelen inzetten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	3	Dit project leidt tot (veel) meer verkeer door de verkeersaantrekkende werking, zodat tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie wordt verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstofruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	4	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	6	Het is onbegrijpelijk dat potentiële mogelijkheden om alternatieve energie op te wekken bij projecten die vallen onder de verantwoordelijkheid van een milieuminister niet optimaal worden benut. Geluidwerende schermen langs de Ring dienen dan ook als een geïntegreerd zonnepaneel te worden uitgevoerd, al dan niet in combinatie met de reconstructie. De schermen moeten transparant worden waar ze dicht bij huizen staan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
	7	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder	Ja

		goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	
	8	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	9	Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee
ZWE-00512	1	De doelstellingen van het project Ring Utrecht worden als volgt weergegeven: "Het project Ring Utrecht heeft een tweeledig doel: De doorstroming op de Ring Utrecht op een verkeersveilige manier laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit; De kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk verbeteren". Als onderdelen van de leefomgeving worden in het Ontwerp-Tracébesluit de volgende onderdelen specifiek benoemd: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, sluipverkeer en bijvoorbeeld ook allerlei waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie. Uit de stukken van het Ontwerp-Tracébesluit en de bijbehorende MER-Rapporten is gebleken dat de A27 aan de oostkant, ter hoogte van de Voordorpsedijk verbreed gaat worden met een rijstrook. Deze verbreding maakt deel uit van het voorgenomen project A27/A12 Ring Utrecht. De heer xxx is eigenaar van, de aan de Voordorpsedijk 29 gevestigde manege. Stal van Brenk. Naast de manege betreft het hier ook een fokkerij, pension, handels- en africhtingsstal. De manege beschikt over een drietal binnen rijbanen en een grote buiten rijbaan. De meeste klanten van Stal van Brenk komen uit Utrecht en maken gebruik van de onderdoorgang van de A27 aan de Voordorpsedijk. Naast de verschillende gebouwen en rijbanen voor de manege beschikt de heer xxx ook nog over een perceel grond aan de overkant van de manege. Dit stuk grond, kadastraal bekend als Maartensdijk, N 1756 ligt aan de Voordorpsedijk 20b te Groenekan en loopt van de Voordorpsedijk naar de A27. Door het verbreden van de snelweg A27 is er een strook grond van bovenstaand perceel nodig voor de verbreding en daarnaast wordt een deel van de wateropgave op dit perceel gerealiseerd. Daarnaast heeft de verbreding van de A27 ook invloed op de leefomgeving van de familie Van der Horst als bewoners van de Voordorpsedijk te Groenekan. Manege Stal van Brenk. Op onderstaande afbeelding is de locatie weergegeven. Stal van Brenk is een manege met de beschikking over een drietal binnen rijbanen en een grote buiten rijbaan. Er is ook nog de mogelijkheid voor mensen om hun paard hier in pension te houden. Stal van Brenk is ook een erkend leerbedrijf voor middelbare beroepsopleidingen en er zijn mogelijkheden voor dagbesteding voor mensen met een beperking. Uiteraard wordt er ook paardrijles gegeven. Deze mogelijkheid is er zeven dagen in de week en veel leerlingen zijn afkomstig uit Utrecht en gebruiken de onderdoorgang van de A27 aan de Voordorpsedijk om bij de manege te komen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee

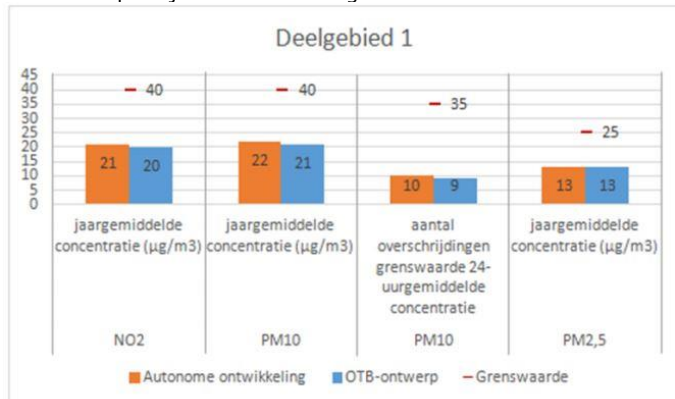
	<p>Het perceel grond aan de Voordorpsedijk 20b wordt voornamelijk gebruikt voor graswinning, het uitrijden van mest en voor de uitloop van paarden. Op grond van het Ontwerp Tracé Besluit is totaal ongeveer 1.000 m2 benodigd van dit perceel. Dit betekent dat er minder paarden op dit perceel kunnen lopen en er dus minder paarden op het bedrijf gehouden kunnen worden. Vervangende grond in de nabijheid is daarom wenselijk.</p> <p>Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht.</p> <p>De heer xxx heeft inmiddels bericht ontvangen dat er voor de aanleg van een extra rijstrook op de A27, een strook grond van hun perceel aan de Voordorpseweg 20b nodig is. Daarnaast is er ook een strook grond nodig voor de aanleg, c.q. uitbreiding van een watergang op het perceel.</p>		
2	<p>Wateropgave.</p> <p>Er zijn een aantal algemeen geldende uitgangspunten waaraan het ontwerp van het watersysteem moet voldoen. Eén van deze uitgangspunten is het principe van duurzaamheid. Afstromend water wordt niet zo snel mogelijk afgevoerd, maar wordt op een natuurlijke wijze ofwel geïnfiltreerd in de bodem zodat de grondwateraanvulling op peil blijft, ofwel tijdelijk gebufferd zodat geen wateroverlast benedenstrooms ontstaat door piekbelastingen van het oppervlaktewater. Met betrekking tot de waterkwaliteit wordt gestreefd zo min mogelijk verontreinigd water af te voeren. Hiermee wordt invulling gegeven aan zowel de voorkeursvolgorde van waterkwantiteit "vasthouden - bergen - afvoeren" als aan die van waterkwaliteit "schoonhouden - scheiden - zuiveren". De verbreding van de A27 zorgt voor een toename van verhard oppervlak en daarmee een toename in de afstroom van (mogelijk vervuild) wegwater naar de berm en van daaruit uiteindelijk mogelijk naar de bodem en het grondwater. Een maatregel om dit tegen te gaan is dat langs een groot deel van het tracé de afwatering plaats vindt via de berm naar de naastgelegen watergang. Door het toepassen van een bufferende berm (gras, waar dat mogelijk is tenminste 3 meter breed), waarbij het grootste deel van de in het afstromend wegwater aanwezige verontreiniging achterblijft in de toplaag van de bermpassage kan dit effect beperkt worden.</p> <p>In het "MER deelrapport Ruimte en ruimtelijke kwaliteit" wordt bij het ruimtegebruik ten aanzien van de watergangen het volgende opgemerkt. "Voor de watergangen tussen de A27 en de Voordorpsedijk moet het precieze verloop nog bepaald worden. Het is mogelijk dat hierbij de schuur op het perceel Voordorpsedijk 20a geamoveerd zal moeten worden. Een definitieve oplossing voor deze locatie wordt voor de vaststelling van het Tracébesluit bepaald".</p> <p>In het "MER deelrapport Water" is echter het volgende te lezen.</p> <p>In het gedeelte ten zuiden van de spoorlijn Utrecht - Amersfoort is er een watercompensatie nodig van 0,134 ha. Deze compensatie wordt gerealiseerd door de watergang langs de oostzijde van de A27 (tussen Voordorpsedijk en de Biltse Rading) te verbreden. Het noordelijk deel van deze watergang moet daarbij tevens naar buiten worden geplaatst om ruimte te maken voor de wegverbreding. Direct ten zuiden van de Voordorpsedijk, langs de boerderij op nummer 20a, wordt de watergang niet verbreed omdat daar onvoldoende ruimte voor verbreding aanwezig is. Door toepassing van een keerwand wordt de bestaande watergang langs de kavel behouden, of er wordt een watergang om de woonkavel heen verbreed en met een nieuwe duiker onder de Voordorpsedijk doorverbonden met het bestaande water-systeem. Indien voor deze oplossing wordt gekozen betreft dit een watergang waarbij de heer xxx grond kwijt gaat raken.</p> <p>Echter de watergang aan de Voordorpsedijk wordt niet verbreed zodat het niet duidelijk is of de bestaande watergang de hoeveelheid water uit de verbrede watergang ook inderdaad kan opvangen.</p> <p>De wateropgave in dit gebied bedraagt 0,134 ha. Door onder ander het verbreden van de watergang wordt er 0,575 ha nieuw open water gerealiseerd. De noodzaak om de</p>	<p>In het ontwerp is aandacht voor een goede waterafvoer. Mede op basis van uw zienswijze is gekozen voor een alternatief ontwerp. De huidige watergang langs de A27 ter hoogte van de Voordorpsedijk blijft hier gehandhaafd. Dit aangepaste ontwerp is meegenomen in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit. Er is derhalve geen sprake meer van de omleiding van de watergang over het perceel van uw cliënt.</p>	Ja

	<p>watergang op het perceel van de heer xxx dermate te verbreden is hiermee niet aangetoond en voor de heer xxx daarmee niet aanvaardbaar.</p>		
3	<p>Gevolgen voor de manege.</p> <p>Uit het deelrapport MER Ruimte en Ruimtelijke kwaliteit A27/A12 is op te maken dat door de aanleg van een extra rijbaan de A27 verbreed moet worden. Dit is dan ook van toepassing op de verschillende dwarsverbindingen. Het veranderen van de dwarsverbindingen heeft ook invloed op de sociale veiligheid. Dit effect is groter op plekken waar de lengtetoeename groot is. De grote lengte en het smalle profiel in de onderdoorgang Voordorpsedijk zorgt er voor dat daglicht moeilijk kan toetreden, wat er vooral overdag voor zorgt dat de zichtbaarheid bij het in en uit gaan van de tunnel minder is. Ook de knikken in de weg leiden tot een afname van de sociale veiligheid in de huidige situatie. In de nieuwe situatie wordt de onderdoorgang verlengd tot ca. 70 meter. Het tunnelinterieur en de verlichting in de tunnel worden wel aangepast, maar er is nog niet uitgewerkt op welke manier. In de rapportage MER Ruimte en ruimtelijke kwaliteit is al wel de conclusie getrokken dat de sociale veiligheid van de onderdoorgang Voordorpsedijk afneemt. Door het verlengen van de smalle tunnel tot ca. 70 meter wordt de tunnel donkerder.</p> <p>Aangezien veel leerlingen van de manege gebruik maken van deze onderdoorgang is dit een negatief punt en cliënt wil meer duidelijkheid over de geplande aanpassingen in de onderdoorgang en de effecten daarvan voor de sociale veiligheid.</p> <p>Locatie overstijgende aspecten.</p> <p>Naast de aspecten die voor de bedrijfsvoering van direct belang zijn, zijn er door de voorgestelde verbreding van de A27 nog meer aspecten waardoor kwaliteit van de leefomgeving voor de bewoners van de Voordorpsedijk negatief beïnvloed wordt.</p>	<p>Uw punt over de ruimtelijke kwaliteit van de onderdoorgang Voordorpsedijk wordt betrokken bij het opstellen van het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) voor dit kunstwerk. Daarin zal aandacht zijn voor de verlichting van de onderdoorgang. De effecten op de belevingswaarde van het landschap zijn in de milieu-effectrapportage beoordeeld als beperkt. Dit aspect is in de besluitvorming betrokken.</p>	Nee
4	<p>Geluid.</p> <p>Uit de verschillende rapportages met betrekking tot het Ontwerp-Tracébesluit en het bijbehorende "MER Deelrapport Geluid - Hoofdrapport" en "Deelrapport Geluid - Specifiek" blijkt dat ook met een geluidscherm ter hoogte van de Voordorpsedijk met een hoogte van 3 meter en een lengte van 300 meter er een toename in geluid ontstaat.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9b van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning wordt een nieuw geluidscherm met een hoogte van 3 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 58 dB. Dit is 4 dB lager dan de geluidbelasting die in de huidige situatie op basis van de geldende geluidproductieplafonds is toegestaan. Uw woning is een zogenaamde saneringswoning (zie Deelrapport geluid - Algemeen) en met deze maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke opgave om de geluidbelasting bij uw woning met tot maximaal 60 dB terug te brengen.</p> <p>Er is dus geen sprake van een toename van de geluidbelasting bij uw woning die wordt veroorzaakt door het project Ring Utrecht.</p> <p>Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u aanvullend informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>	Ja
5	<p>Zichtbaarheid van de weg.</p> <p>Daarnaast is in het deelrapport "Ruimte en ruimtelijke kwaliteit" af te lezen dat de weg dichter tegen de bebouwing van de linten komt te liggen. In enkele gevallen zijn hier wanden nodig om het verhoogde weglichaam te keren. Er komen hier ook meer en hogere geluidschermen. Door dit alles komt er per saldo minder en soms helemaal geen beplanting tussen de linten en de weg te staan. Hierdoor wordt de weg vanuit de linten meer zichtbaar dan nu het geval is. Dit heeft een negatief effect op de belevingswaarde van het landschap.</p>	<p>De effecten op het landschap en op de belevingswaarde zijn beschreven in de milieu-effectrapportage tweede fase. Het effect dat u beschrijft is daarin onderkend; de belevingswaarde van het landschap scoort een min. Deze beoordeling is onderdeel van de milieu-effectrapportage van de Ring en is betrokken in de besluitvorming.</p>	Nee

6

Luchtkwaliteit.

De beoordeling van luchtkwaliteit valt uiteen in de beoordeling van (ultra) fijnstof (PM 2,5 en PM 10) en van stikstofdioxide (NO₂). Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit kan gekeken worden naar het overschrijden van grensnormen en er kan gekeken worden naar de verandering van luchtkwaliteit. Daarnaast kan er gekeken worden naar de beoordeling van de luchtkwaliteit voor het gehele Ontwerp Tracé of er kan gekeken worden naar de verschillende locaties in het Ontwerp Tracé. Voor deze zienswijze hebben wij gekeken naar de ontwikkeling van de luchtkwaliteit voor de Voordorpsedijk te Groenekan. Het MER deelrapport luchtkwaliteit beschrijft de luchtkwaliteit in de omgeving van het project Ring Utrecht in de huidige situatie, autonome ontwikkeling en het OTB-ontwerp. De Voordorpsedijk valt onder deelgebied 1.



Figuur 5.33: Deelgebied 1: Maximale jaargemiddelde concentratie NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} (µg/m³) en het maximale aantal overschrijdingen van de grenswaarde van de 24-uurgemiddelde concentratie PM₁₀

Uit deze tabel lijkt het OTB-ontwerp een kleine verbetering te zijn ten opzichte van de berekende autonome ontwikkeling. Dit is echter in tegenspraak met de verschillende conclusies die wij verder in het rapport gevonden hebben.

Deelgebied 1

In deelgebied 1 nemen de emissies van NO_x in het OTB-ontwerp toe met 4,6%. Voor PM₁₀ is de toename 4,4% en voor PM_{2,5} is de toename 4,7%. De totale emissies nemen toe vanwege een toename in de totale verkeersintensiteit. De groei van de emissies is het grootst voor personenauto's.

Deelgebied 1

Voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} treedt voor een klein aantal gevoelige bestemmingen in het OTB-ontwerp een verslechtering op in de luchtkwaliteit. Voor deze gevoelige bestemmingen treedt voor NO₂ en PM₁₀ een toename in de middelste klassen op. Voor PM_{2,5} is er een verschuiving naar de hoogste concentratieklassen.

Deelgebied 1

In deelgebied 1 neemt voor stikstofdioxide en PM₁₀ het oppervlak in de middelste klassen toe. Voor PM_{2,5} is er een kleine verschuiving naar de hoogste klassen. De veranderingen treden vooral op direct langs de A27 en ontstaan door een toename van de verkeersintensiteiten en wijzigingen in de ligging van de weg ten gevolge van het OTB-ontwerp.

Gezien bovenstaande kunnen wij niet de conclusie trekken dat de aanleg van dit tracé een verbetering is voor de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit

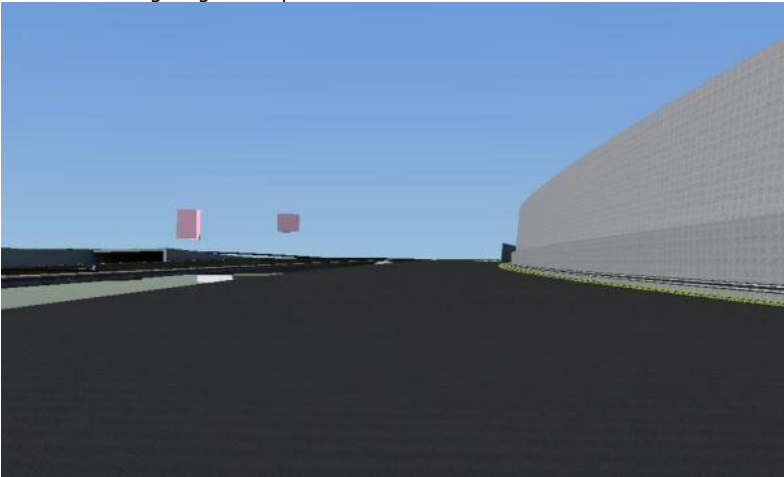
De figuur 5.33 geeft de maximale jaargemiddelde concentraties weer. Hieruit blijkt dat langs het traject op locaties met de hoogste maximale concentraties deze niet slechter worden door het project. Op andere locaties gaan de concentraties wel iets omhoog maar blijven nog steeds ruim onder de norm. Uw conclusie dat er geen sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome situatie klopt. In de milieu-effectrapportage en ontwerp-tracébesluit is aangegeven dat er inderdaad geen sprake is van een verbetering. De bijdrage van slijtage van banden en remmen zijn meegenomen in de emissiefactoren en daarmee meegenomen in de luchtberekeningen.

Nee

	<p>Overige stoffen</p> <p>Ten aanzien van de overige stoffen waarvoor in de Wet Milieubeheer grenswaarden zijn opgenomen, zoals Zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen, lood, ozon, arseen, cadmium, nikkel, benzo(a)pyreen en stikstofoxiden zijn de laatste jaren nergens in Nederland normoverschrijdingen opgetreden en vertonen de concentraties een dalende trend (CBS, PBL, Wageningen UR, 2013/2014). Dit beeld wordt bevestigd door metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM (Mooibroek et al., 2013). Daarmee is het redelijkerwijs niet aannemelijk dat ten gevolge van dit project de grenswaarden voor andere stoffen dan stikstofdioxide en fijn stof overschreden worden. Deze stoffen zijn derhalve niet onderzocht.</p> <p>Echter promotie onderzoek uit 2013 geeft aan dat ook de slijtage van autobanden en remmen fijnstof veroorzaakt en schadelijk is voor de gezondheid. Hier zou aanvullend onderzoek naar gedaan moeten worden.</p>		
7	<p>Situatie tijdens de bouw.</p> <p>Op dit moment is de Voordorpsedijk te Groenekan tijdens de spits afgesloten voor gemotoriseerd verkeer vanuit Bilthoven. De heer en mevrouw xxx willen dat dit ook zeker tijdens de bouw en aanleg van de extra rijstrook op de A27 gehandhaafd blijft om hiermee sluipverkeer tegen te gaan.</p> <p>Tevens zouden de heer en mevrouw xxx graag zien dat het verplaatsen van beplanting en de eventuele nieuwe beplanting zo vroeg mogelijk tijdens de bouw worden uitgevoerd. Dit om zo snel mogelijk na realisatie een goed doorgroeide beplanting te krijgen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Rijkswaterstaat gaat niet over de gesloten verklaring. Dit ligt bij de wegbeheerder, de gemeente de Bilt. De gemeente onderkent ook het gevaar van sluipverkeer; op dit moment is er geen signaal dat de gesloten verklaring in de toekomst wordt opgeheven. Ten aanzien van uw verzoek over het verplaatsen van beplanting en dat de eventuele nieuwe beplanting zo vroeg mogelijk tijdens de bouw worden uitgevoerd het volgende. Hoe wordt omgegaan met de beplanting is op dit moment nog niet te zeggen. In zijn algemeenheid is het beeld van Rijkswaterstaat o.b.v. gericht onderzoek dat verplanting lastig is omdat de schade aan de betreffende bomen en de schade die moet worden gemaakt om de te verplaatsen bomen te bereiken niet of nauwelijks opweegt tegen de voordelen. In het kader van het gunningscriterium omgevingshinder wordt de aannemer wel uitgedaagd om tijdens de realisatie voorzichtig mogelijk om te gaan met natuur, stedelijk groen en beplanting. Maar hoe en wanneer de aannemer gedurende de realisatie de nieuwe beplanting exact gaat realiseren is nog niet aan te geven. Onderstaand wordt in algemene zin nog toegelicht hoe wordt omgegaan met het aspect hinder waar het rekening houden met het groen en beplanting ook onder valt.</p>	Nee
8	<p>Conclusie</p> <p>De invloed van het Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht is voor de heer en mevrouw xxx aanzienlijk. Het ontwerp heeft invloed op het bedrijf, op de aanwezige percelen grond en op het woon-en leefklimaat.</p> <p>Voor het verbreden van de snelweg is een gedeelte van het perceel grond van de heer en mevrouw xxx nodig. Deze grond is daarmee niet meer beschikbaar voor het bedrijf.</p> <p>Voor het realiseren van extra wateropvang wordt de mogelijkheid open gehouden om dit te realiseren in de watergang langs de boerderij op nummer 20a. Dit is grond van de heer xxx. Of deze mogelijkheid ook gerealiseerd gaat worden is door tegengestelde informatie uit het Ontwerp Tracé Besluit en de bijbehorende MER rapporten niet geheel duidelijk. Deze duidelijkheid is noodzakelijk.</p> <p>Door het verlengen van de onderdoorgang aan de Voordorpsedijk wordt de sociale veiligheid negatief beïnvloedt. Dit is niet in het belang van de cliënten van de manege.</p> <p>Ondanks de plaatsing van geluidschermen blijkt het geluid toe te nemen. De invloed van het geluid is bepaald aan de hand van berekeningen en aannames. De werkelijke invloed van het geluid kan pas na realisatie van het project vastgesteld worden.</p> <p>De noodzaak van de verbreding van de A27 is te vinden in de toename van het verkeersaanbod en de doorstroming van het verkeer. Hierdoor gaat ook de belasting van het milieu extra toenemen. Gezien de beperkte afstand tot aan de locatie aan de Voordorpsedijk, verslechterd het woon-en leefklimaat hierdoor.</p>	<p>Het tracébesluit is, zoals hiervoor beschreven, op dit punt inderdaad gewijzigd. Deze wijziging is te vinden in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracebesluit. Op de overige punten in deze conclusie is in de voorgaande punten reeds inhoudelijk antwoord gegeven.</p>	Ja

		Namens mijn cliënt verzoek ik het ontwerp Tracé besluit gewijzigd vast te stellen waarbij de invloed van het Tracé op het bedrijf en de woning aan de Voordorpsedijk 29 zo beperkt mogelijk zijn en er recht gedaan kan worden aan de tweede doelstelling van het project te weten de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren.		
ZWE-00513	1	<p>Inleiding</p> <p>1.1 Bij bovengenoemde kennisgeving heeft u als de minister van Infrastructuur en Milieu het ontwerp tracé bekend gemaakt met betrekking tot de wijziging van de rijkswegen A27, A12 en A28 alsmede de verkeersknooppunten Lunetten, Oudenrijn en Rijnsweerd (Project Ring Utrecht), (prod. 1).</p> <p>1.2 Dit project Ring Utrecht heeft een tweeledig doel, te weten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de doorstroming op de Ring Utrecht op een verkeersveilige manier te laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit; en 2. de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. <p>1.3 Relevante werken en werkzaamheden</p> <p>Dit betekent onder meer dat in het deelgebied 4 van het Ontwerp-Tracébesluit (A12 Oudenrijn-Lunetten) de volgende werken en werkzaamheden zullen worden uitgevoerd: de parallelbaan van de A12 in westelijke richting (Den Haag) van km 58,26 tot km 62,30 wordt uitgebreid met één rijstrook. De parallelbaan in westelijke richting bestaat na aanpassing uit drie doorgaande rijstroken; de parallelbaan van de A12 in oostelijke richting (Arnhem) van km 59,00 tot km 61,44 wordt uitgebreid met één rijstrook. De parallelbaan in oostelijke richting bestaat na aanpassing uit drie doorgaande rijstroken; de verbindingsweg van de parallelbaan van de A12 uit westelijke richting (Den Haag) naar de A27 zuid (Breda), bestaande uit één rijstrook, over de toerit (bestaande uit twee rijstroken) vanaf verkeersplein Laagraven naar de A12, heen gaat; (pergolaconstructie met een minimale doorrijhoogte van 4,60 m); de aansluitingen Nieuwegein, Kanaleneiland en Hoograven functioneel gehandhaafd blijven en worden aangepast aan de wegaanpassing; mitigerende maatregelen worden getroffen in het kader van artikel 2 Flora- en faunawet om de effecten van de weg op de natuur te voorkomen/verminderen. Deze maatregelen bestaan uit bomencompensatie op het verkeersplein Laagraven en extra bomen in de afrit aansluiting Hoograven.</p> <p>1.3 Interbest B.V. is eigenaar/exploitant van twee reclamemasten gelegen binnen en in de directe nabijheid van het tracé van het Ontwerp-Tracébesluit, ter plaatse van het verkeersplein Laagraven (aansluiting Hoograven), deelgebied 4.</p> <p>1.4 Deze reclamemasten zijn slechts exploitabel wanneer zij zodanig kunnen (blijven) functioneren dat de zichtbaarheid daarvan niet wordt gehinderd door obstakels zoals (geluid)schermen en/of beplantingen (bomen en struiken) en andere zaken die de zichtbaarheid geheel of gedeeltelijk, tijdelijk of blijvend kunnen beperken. Interbest B.V. heeft dan ook direct belang bij de wijzigingen aan de rijksweg A12 aldaar en de ten behoeve van die wijzigingen uit te voeren werkzaamheden en aan te leggen voorzieningen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwshade en nadeelcompensatie.</p> <p>Het is duidelijk dat u een belang heeft bij zichtbaarheid. In de belangenafweging tussen wettelijke maatregelen zoals het treffen van geluidsmaatregelen of het handhaven van de zichtbaarheid van uw mast zal het treffen van deze geluidmaatregelen voorrang krijgen in de uiteindelijke afweging. Dit geldt ook voor boscompensatie en het verbeteren van de leefkwaliteit van de woonwijken waarvoor een goede landschappelijke inpassing een belangrijke randvoorwaarde is. Mocht u van mening zijn dat als gevolg van de geluidschermen en de landschappelijke inpassing uw zichtbaarheid verminderd, dan kunt u gebruik maken van de regelingen rondom planschade.</p>	Nee
	2	<p>Zienswijze</p> <p>2.1 Namens Interbest B.V., te dezer zake domicilie kiezende ten kantore van het Juridisch en Bestuurlijk Adviescentrum B.V., gevestigd aan de Koninginneweg 245 te 1075 CT Amsterdam, van welk kantoor de heer mr. xxx met het recht van substitutie is gemachtigd om haar in en buiten rechte te vertegenwoordigen, dienen wij bij deze een zienswijze in ten aanzien van het Ontwerp-tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht.</p>	Dit onderdeel van de zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	3	<p>Zienswijze</p> <p>2.1 Namens Interbest B.V., te dezer zake domicilie kiezende ten kantore van het</p>	Beide reclamemasten blijven in het tracébesluit op hun huidige locatie gehandhaafd. Wegens de hoogte van de masten leidt het tracébesluit niet tot een beperking van de	Nee

	<p>Juridisch en Bestuurlijk Adviescentrum B.V., gevestigd aan de Koninginneweg 245 te 1075 CT Amsterdam, van welk kantoor de heer mr. xxx met het recht van substitutie is gemachtigd om haar in en buiten rechte te vertegenwoordigen, dienen wij bij deze een zienswijze in ten aanzien van het Ontwerp-tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht.</p> <p>3 Huidige situatie</p> <p>De door Interbest B.V. geëxploiteerde reclamemasten zijn gesitueerd: binnen de tracégrens van het Ontwerp tracébesluit A27/12 Ring Utrecht, ter plaatse van de groenstrook ten zuiden van de rijksweg A12, binnen het verkeersplein Laagraven, deelgebied 4 (kadastraal bekend als Utrecht, sectie P 5681 en sectie P 5682); Ten zuiden van de rijksweg A12, ter hoogte van de Gamma Bouwmarkt, grenzend aan het tracé van het Ontwerp-tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht, eveneens deelgebied 4.</p> <p>2.4 Hoewel een van de masten binnen het tracé, deelgebied 4 is gesitueerd, wordt deze mast niet opgevoerd als zijnde te amoveren opstal en gaan wij ervan uit dat deze reclamemast op de huidige locatie kan blijven staan (prod. 3).</p> <p>2.5 De andere reclamemast staat op het bedrijventerrein Liesbosch langs de parallelweg naast de rijksweg A12 (prod. 3).</p> <p>2.6 Ondanks dat beide reclamemasten op zichzelf bezien niet verplaatst behoeven te worden ten behoeve van de voorgenomen werkzaamheden, kunnen de wijzigingen en werkzaamheden aan de rijksweg A12 en alles wat daarmee in verband staat, de zichtbaarheid, functionaliteit en bijgevolg de exploitatiemogelijkheden van beide reclamemasten wel nadelig beïnvloeden.</p> <p>2.7 Gevolgen van het Ontwerp-tracébesluit voor de reclamemasten van Interbest B.V. Het Landschapsplan Ring Utrecht A27/A12 (pag. 59) beschrijft het knooppunt Lunetten en de A12 als volgt: Lunetten: Beboste wereld waar de weg zich doorheen snijdt. Het bestaande groene karakter van knooppunt Lunetten blijft gehandhaafd, de dichte binnenwereld vormt daarbij een passage: tussen open en verdiept langs de A27, tussen stad en land langs de A12. De verhouding beplant en open zal ook in de nieuwe situatie vergelijkbaar zijn met de huidige situatie.</p> <p>2.8 De A12 wordt in het Landschapsplan (pag. 91) omschreven als een stadsweg met een verhoogde ligging ten opzichte van de omgeving. Het streefbeeld voor de A12 ten oosten van de Galecopperbmg is een open karakter naar het zuiden toe met zicht op de stedelijke omgeving (bedrijventerrein Liesbosch, Westraven).</p> <p>2.9 Gelet op het feit dat beide reclamemasten van Interbest B.V. zijn gesitueerd ten oosten van de Galecopperbrug en ten zuiden van de A12 (verkeersplein Laagraven en bedrijventerrein Liesbosch) zou mogelijkerwijs de zichtbaarheid van de reclamemasten door het te behouden zicht op het bedrijventerrein dan ook geen schade van het Ontwerp-tracébesluit moeten kunnen ondervinden. Het Ontwerp-Tracébesluit laat echter dienaangaande te veel onduidelijkheid bestaan en biedt terzake dan ook geen zichtwaarborgen welke met het oog op de benodigde rechtszekerheid redelijkvrij wel verlangd mag worden.</p>	<p>zichtbaarheid en daarmee is er geen sprake van een beperking van de exploitatiemogelijkheden. Voor het geval u van mening blijft dat dit wel het geval is wordt u verwezen naar het algemeen deel in de Nota van Antwoord.</p>	
4	<p>2.10 In de directe omgeving van de reclamemasten worden er geen geluidschermen geplaatst of voorzien die de zichtbaarheid van de reclamemasten negatief zouden kunnen beïnvloeden. In het Tracébesluit dient zulks dan ook te worden vasgelegd.</p>	<p>De Tracéwet schrijft voor dat het tracébesluit enkel een beschrijving van de concreet te treffen maatregelen bevat, evenals de inpassing van die maatregelen en de te realiseren ligging in het terrein. Op de bedoelde locaties zijn geen geluidschermen voorzien. Een niet te nemen maatregel wordt derhalve niet benoemd in het tracébesluit. Voor de periode na het tracébesluit is het mogelijk dat er wijzigingen aan geluidschermen plaatsvinden vanuit de regelgeving die handhaving van het geluidproductieplafond voorschrijft. Het is dus niet mogelijk om in het tracébesluit vast te leggen dat er in de toekomst geen wijzigingen aan de zichtbaarheid zullen optreden.</p>	Nee
5	<p>Wel wordt een pergolaconstructie met een minimale doorrijhoogte van 4,60 m gerealiseerd direct naast (ten oosten van) de reclamemast staande op het bedrijventerrein Liesbosch. De rijksweg A12 ligt verhoogd en ook de verbindingsweg van</p>	<p>Ter plaatse van de pergolaconstructie ligt de verbindingsweg vanaf de parallelrijbaan uit westelijke richting naar de rijksweg A28 in de richting Breda circa 0 - 2 m hoger dan (huidige) parallelrijbaan uit westelijke richting A12.</p>	Nee

	<p>de parallelbaan uit westelijke richting naar de rijksweg A27 in de richting Breda, komt middels de pergolaconstructie verhoogd te liggen. Voor zover de verbindingbaan op nagenoeg gelijke hoogte met de rijksweg A12 komt te liggen, zou de zichtbaarheid van de reclamemasten hier geen hinder van behoeven te ondervinden, maar ook dit zal in het Tracébesluit moeten worden geborgd.</p>	<p>Voor het verkeer op de A12 uit westelijke richting ligt de pergolaconstructie voorbij de reclamemasten. De pergolaconstructie kan mogelijk voor passagiers van het verkeer op de A12 een korte verstoring van het zicht op de reclamezuil opleveren, vergelijkbaar met dat van het passeren van een personenauto. Onderstaande afbeelding is voor verkeer op de parallelrijbaan uit oostelijke richting ter hoogte van de fietsbrug. Hierin is te zien dat de beide reclamemasten (de paarse blokjes) goed zichtbaar zijn. Het is niet noodzakelijk om hier in het tracébesluit een aanvullende regeling voor op te nemen.</p> 	
6	<p>Volgens het Landschapsplan dient er 32,6 ha bomen en bos zoveel mogelijk in de directe omgeving van de weg en binnen de grenzen van het Ontwerp-tracébesluit 1 op 1 te worden gecompenseerd. De bosbeplanting dient bij de aansluitingen te worden behouden en aangevuld. De boomgroepen in de aansluitingen dienen te worden versterkt (pag. 95). Het Landschapsplan wijst het verkeersplein Laagraven en de daar geplande bomenweide (entree, middenin knooppunt en zijbermen, pag 203) aan voor bomencompensatie.</p> <p>2.13 Ter plaatse van het bedrijventerrein Liesbosch is een stedelijke rand voorzien en lijkt de bestaande situatie, bos, te blijven bestaan en niet te worden gewijzigd.</p> <p>2.14 Indien de zekerheid in het Tracébesluit wordt opgenomen dat het open karakter van de rijksweg A12 naar het zuiden toe met zicht op de stedelijke omgeving (bedrijventerrein Liesbosch, Westraven) behouden blijft conform de bestaande situatie, en de verbindingsweg van de parallelbaan uit westelijke richting naar de A27 in de richting Breda op nagenoeg gelijke hoogte komt te liggen met de rijksweg A12, behoeft de zichtbaarheid van de reclamemasten naar verwachting geen schade van het ontwerp-tracébesluit te ondervinden.</p> <p>2.15 Schade aan de zichtbaarheid en daarmee aan de functionaliteit en de exploitatiemogelijkheden van de reclamemasten wordt in de regel echter veroorzaakt door bijkomende voorzieningen als bijvoorbeeld (geluid)schermen, afscheidingen, beplantingen en andere obstakels waardoor op kortere of langere termijn -onnodig- zichtbeperkingen kunnen ontstaan. Deze schade dient zo veel mogelijk te worden vermeden aangezien de negatieve gevolgen van het tracé voor de exploitatie van de reclamemasten aanzienlijk kunnen zijn, leidend tot volledige of zeer substantiële inkomensderving terzake door Interbest B.V..</p>	<p>Zie de voorgaande antwoorden met betrekking tot de zichtbeperking voor de reclamezuilen. Ook de voorziene aanplant van bomen binnen verkeersplein Laagraven leidt niet tot een zichtbeperking voor de reclamemasten vanaf de snelweg. Op de pergola worden geen bomen geplaatst welke tot een zichtbeperking kunnen leiden.</p>	Nee

	<p>2.16 Teneinde de door het Ontwerp-tracébesluit beoogde zicht op het bedrijventerrein Liesbosch te behouden én schade aan de exploitatie van de reclamemasten te voorkomen, is het noodzakelijk dat de beplantingen ter plaatse het zicht op de stedelijke omgeving van het bedrijventerrein en daarmee tevens op de reclamemasten niet belemmeren. Dit is slechts mogelijk wanneer de nieuw aan te planten bosbeplanting, solitaire bomen en boomgroepen van een niet hoogopgaande soort zijn. Daarnaast zou de pergolaconstructie, voor zover beplant, net als de taluds moeten worden voorzien van kruidenrijke, bloeiende bermten.</p>		
7	<p>3.1 Het behoud van de zichtbaarheid en daarmee functionaliteit van de reclamemasten is essentieel voor de exploitatie van de beide masten. Ten behoeve van de exploitatie c.q. het behoud van de functionaliteit van de reclamemasten is het behoud van de -onbelemmerde- zichtbaarheid van de mast vanaf de diverse rijrichtingen van de rijksweg A12 noodzakelijk.</p>	Zie voorgaande beantwoording.	Nee
8	<p>Het Ontwerp-tracébesluit streeft ernaar om het zicht vanaf de rijksweg A12 in zuidelijke richting naar het bedrijventerrein Liesbosch en Westraven te behouden. 3.4 Met het behoud van dit zicht blijft tevens het onbelemmerde zicht op de beide reclamemasten behouden. 3.5 Teneinde het zicht in zuidelijke richting te behouden én het zicht op de beide reclamemasten te waarborgen is het noodzakelijk dat de aldaar te planten bomen en andere aan te brengen voorzieningen nu en in de toekomst het zicht niet kunnen belemmeren. 3.6 Het uitgangspunt daarbij hoort een goede ruimtelijke inpassing van de reclamemasten in en naast het wegtracé te zijn en te blijven waarbij het informatieve karakter volledig en onbelemmerd kan worden behouden. Dit houdt concreet voor de onderhavige situatie in dat in het Tracébesluit wordt bepaald dat in de nabijheid, althans binnen de huidige vrije zichtzone's, van de beide reclamemasten geen voorzieningen als (geluid)schermen, afscheidingen en ander obstakels en/of hoogopgaande beplantingen en/of bomen worden geplant die, direct of op termijn, de zichtbaarheid en daarmee de functionaliteit van de masten kunnen aantasten. 3.7 In elk geval is het derhalve noodzakelijk dat de Minister, althans een namens de Minister gemandateerde functionaris of instantie, de expliciete toezegging doet dat ter plaatse van beide reclamemasten geen zichtbelemmerende voorzieningen en beplantingen of iets dergelijks worden aangebracht. 3.8 Ingeval de reclamemast binnen het tracé alsnog dient te worden geamoveerd, dan dient de Minister haar medewerking te verlenen aan het verplaatsen van de mast naar een locatie in de nabijheid waar de zichtbaarheid van de reclamemast, gezien vanaf de rijksweg A12, volledig is gegarandeerd en de verplaatsingskosten worden vergoed.</p>	Het amoveren van de reclamezuilen is niet aan de orde. Ten aanzien van de zichtbeperking wordt verwezen naar de voorgaande antwoorden.	Nee
9	<p>Schadevergoeding 4.1 Hoewel een ieder en elk bedrijf van doen kan krijgen met wijzigingen aan de wegeninfrastructuur, dient daarbij te allen tijde de redelijkheid in acht te worden genomen en dient de Rijksoverheid haar medewerking te verlenen aan schadebeperkende maatregelen in die gevallen waarin zulks zonder bezwaar en met slechts geringe aanpassingen kan worden bereikt. 4.2 De Staat c.q. Rijksoverheid is immers gehouden om te zorgen dat zo min mogelijk schade aan derden ontstaat en voorzover er wel schade ontstaat, dan wel schade onvermijdelijk is, in samenspraak met de betrokkenen te bezien hoe beperkingen daarvan zijn te ondervangen of te voorkomen. Dit vloeit voort uit de algemene rechtsplicht en zorgtaak van de overheid jegens de justitiabelen. 4.3 In de onderhavige zaak is substantiële schade aan Interbest B.V. te voorkomen met geringe aanpassingen van het Ontwerp-tracébesluit dan wel van het Ontwerp-tracébesluit ondersteunende Landschapsplan, namelijk door daarin vast te leggen dat geen zichtbelemmerende voorzieningen en beplantingen of iets dergelijks binnen de</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee

		<p>huidige vrije zichtzones van deze reclamemasten zullen worden aangebracht en voor de aan te planten bomen ter plaatse van het verkeersplein Laagraven en de aansluiting Hoograven-zuid een niet-hoogopgaande soort te kiezen.</p> <p>4.4 Daarbij dient op voorhand tevens de ministeriële toezegging te worden gedaan om bij wijzigingen aan de weg medewerking te verlenen aan alle schadebeperkende maatregelen voor zover dat redelijkerwijs inpasbaar is of zou kunnen zijn met de voorgenomen infrastructuur en de daarbij behorende omringende voorzieningen zoals (geluid)schermen, afscheidingen en beplantingen (houtopstanden). Daartoe behoren ook zaken die de zichtbaarheid geheel of gedeeltelijk, tijdelijk of blijvend kunnen beperken als gevolg van ten behoeve van die wijzigingen uit te voeren werkzaamheden en aan te leggen voorzieningen.</p> <p>4.5 Gelet echter op het feit dat in casu schade aan Interbest B.V. als gevolg van het Ontwerp-tracébesluit met slechts geringe aanpassingen als bedoeld onder de nrs. 4..3 en 4.4 kan worden voorkomen, voldoet de Minister in deze op voorhand niet aan haar zorgplicht door te volstaan met verwijzen naar de schadevergoedingsregeling van het Ontwerp-tracébesluit.</p>		
	10	<p>Op grond van het vorenstaande verzoeken wij u de genoemde belangen en aandachtspunten mee te nemen en mee te laten wegen bij het verdere proces inzake het Ontwerp-tracébesluit A12/A27 Ring Utrecht c.q. het opstellen en vaststellen van een Tracébesluit en daarbij te waarborgen dat onbelemmerde zichtlijnen voor de reclamemasten van Interbest B.V. als uitgangspunt in het Tracébesluit worden vastgelegd alsmede daartoe toezeggingen te doen.</p> <p>5.2 Gelet op het belang van Interbest B.V. bij informatie over de verdere gang van zaken met betrekking tot de wijzigingen aan de rijksweg A12, verkeersplein Laagraven, verzoeken wij u tot slot ons te informeren c.q. geïnformeerd te houden over alsmede - voor zover relevant- te betrekken bij de procedure inzake verdere planuitwerking en besluitvorming terzake.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee
ZWE-00514	1	<p>Het proces voor de Ring Utrecht loopt al vele jaren. Als zodanig maakt het deel uit van het programma 'VERDER' dat zich erop richt voor het gehele gebied van de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort de er voorliggende mobiliteitsproblematiek integraal aan te pakken. Alhoewel daar een uitvoerig 'Plan van Aanpak - Pakketstudies Ring Utrecht en Driehoek A1/A27/A28' (van juni 2007) en ook een 'Voorstel voor het VERDERpakket - Projectenboek'(van juli 2009) aan ten grondslag is het toch de ervaring van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat de daarin opgenomen maatregelen veelal los van elkaar worden uitgevoerd. Zo zijn de maatregelen zoals opgenomen in het TB A28 reeds uitgevoerd, is het TB voor de A27/A1 net onherroepelijk, terwijl de aanbesteding voor het Knooppunt Hoevelaken net is vergund en dan nu (pas) het OTB voor de Ring Utrecht ter inzage wordt gelegd.</p> <p>Nu kan de Ring Utrecht, zoals u zelf ook in uw brochure 'A27/A12 Ring Utrecht - Ontwerp Tracébesluit in beeld' aangeeft, als een belangrijk knooppunt van rijkswegen, of zoals u wilt de 'draaischijf van Nederland' worden beschouwd. Door nu dus als allereerste voor alle toe- en afvoerende rijkswegen besluiten te nemen en deze uit te voeren, terwijl dit knooppunt dan feitelijk als laatste aan de orde komt, of feitelijk nu als één na laatste aangezien voor het Knooppunt Hoevelaken voor een totaal andere aanpak is gekozen, zet u als het ware het Knooppunt Ring Utrecht voor een bepaald blok. Immers bredere wegen leiden veelal tot meer mobiliteit, met dus ook zo zijn effecten voor de doorstroming op het Knooppunt Ring Utrecht zelf en ook dus ook het onderliggende wegennet.</p> <p>In die zin had dus o.i. een meer integrale aanpak voor de Driehoek als geheel voor de hand gelegen en waarbij daarbij op basis van de zogenaamde 'Ladder van Verdaas', dus éérs op basis van een RO-beleid, dan (achtereenvolgens) prijsbeleid (in welke vorm dan ook), een flankerend verkeers- en vervoersmanagement, OV (en ook de fiets) en een</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>In de Verkenning zijn de diverse rijkswegen die genoemd worden in deze zienswijze gezamenlijk beschouwd bij de probleemanalyse. Als gevolg van die verkenning zijn vier planstudies opgesteld die ieder de procedure volgen.</p> <p>In de verkenning is gebruik gemaakt van de ladder van Verdaas.</p>	Ja

	<p>betere benutting van het bestaand asfalt was gekeken naar natuur- en milieuvriendelijke oplossingen en pas als deze oplossingen allen geen soelaas bieden naar een eventuele aanpassing van bestaande wegen. Naast een knooppunt van wegen is de provincie Utrecht immers ook een knooppunt van landschappen en ook natuur (zie o.a. ook het boekje: 'Utrecht Knooppunt van Natuur (provincie Utrecht, 2005), zodat o.i. het zaak is zeer zorgvuldig met aanwezige waarden om te gaan.</p>		
2	<p>Dan het planproces voor de Ring Utrecht zelf. Zoals bekend is daarbij een trechteringsproces gevolgd, waarbij in een eerste fase de keuze van het zogenaamde 'Voorkeursalternatief (VKA)' heeft plaatsgevonden, mede op basis van een 'Plan-MER 1e fase', waarbij in de tweede fase het 'VKA' (op basis een 4-tal zogenaamde trechterstappen) nader is uitgewerkt in een zogenaamde Voorkeursvariant (zie wat betreft een beschrijving van de Voorkeursvariant ook de brochure: 'Ring Utrecht A27/A12: Voorkeursvariant RWS, 2014)', evenals wat betreft de trechterstappen de diverse (verantwoordings)rapportages van het zogenaamde 'Delphi-team' die deel uitmaken van de t.b.v. het OTB ter inzage gelegde stukken). Die zogenaamde Voorkeursvariant is dan wederom ten grondslag is gelegd aan het thans voorliggende OTB, dat dan mede op basis van een 'Plan-MER 2e fase', zij het dat in het OTB m.b.t. de eerdere Voorkeursvariant niet alleen bepaalde definitieve keuzen zijn gemaakt, zoals die m.b.t. het Knooppunt Rijnsweerd, maar ook bepaalde 'optimalisaties' zijn doorgevoerd, dat mede op basis uitkomsten van de 'Plan-MER 2e fase'.</p> <p>Reeds in de eerdere fasen van het planproces zijn door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. diverse inspraakreacties ingebracht, zoals o.a. op de 'Startnotitie MER Ring Utrecht' en ook het 'PlanMER 1e fase'.</p> <p>In haar reactie op die Startnotitie is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. reeds uitvoerig ingegaan op de waarden van natuur en landschap die met het voorgenomen initiatief in het geding zijn en heeft zij toen reeds op basis van de hiervoor al gememoreerde 'Ladder voor Verdaas' voor het zogenaamde 'Nul-plus alternatief' gepleit (zie ook bijlage 1: 'Inspraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. Startnotitie MER'), waarbij er samen met burgers/belangorganisaties alle duurzame alternatieven voor (een verdere groei van) het autoverkeer in beeld worden gebracht en deze dan ook gezamenlijk, dus met alle betrokkenen, waaronder de overheid, bedrijven, maatschappelijke organisaties en ook natuurlijk de burgers, ten uitvoer worden gebracht. In die zin onderschreef de Stichting toen ook al volledig de petitie: 'Geen nieuwe wegen door het Groen', zoals deze indertijd door de NMU (en aanverwante) organisaties aan zowel de toenmalige Minister Cramer als ook de leden van de Tweede Kamer is aangeboden.</p> <p>In haar inspraakreactie op de 'PlanMER 1e fase', alhoewel daaraan dan geen officiële status kan worden toegekend, heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er u nogmaals op gewezen, behalve op de tekortkomingen in de uitgevoerde onderzoeken zelf, dat er voor de door u beoogde verbredingen van zowel de A12 en de A-27, evenals de maatregelen aan de NRU, wel degelijk alternatieven bestaan (zie ook bijlage 2: 'Inspraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. PlanMER 1e fase'). Zoals ook het rapport de 'Kracht van Utrecht 2.0' duidelijk maakt bieden natuur- en milieuvriendelijke alternatieven (vergelijk ook de hiervoor reeds aangehaalde 'Ladder van Verdaas'), dus het alsnog invoeren van een prijsbeleid voor de auto- en vrachtverkeer, het doorvoeren van een flankerend verkeers- en vervoersmanagement (waaronder het nieuwe werken), een schaalsprong voor het (H)OV (vergelijk ook het maatregelenpakket 'OV++++' van het Bru) én natuurlijk ook de fiets, het beter benutten van het bestaande asfalt, zoals het o.a. het invoeren van een dynamisch verkeersmanagement (DVM) op de wegen op en rond de Ring Utrecht1, evenals een 80 km-regime op de Ring Utrecht zelf (vergelijk ook maximum snelheid van 70 km/uur op de Périphérique van Parijs), wel degelijk een oplossing om de (veronderstelde) verkeersproblemen op de Ring Utrecht aan te kunnen pakken. Het nadere onderzoek wat wat dat betreft indertijd door de Goudappel Coffeng is gedaan toont feitelijk ook aan dat een dergelijk pakket, dus een combinatie van de maatregelen</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p> <p>U beschrijft in uw reactie de verschillende fasen van het project. U geeft aan dat u in alle fasen gepleit heeft voor het kiezen van een natuur en milieuvriendelijk alternatief. In het MER Eerste Fase zijn verschillende alternatieven onderzocht die allen uitgingen van de gedachte om het probleem op te lossen anders dan een wegverbreding (kracht van Utrecht, OV+++ , alternatief niet verbreden). De voor en nadelen van deze alternatieven zijn in beeld gebracht en op basis daarvan is hiervoor niet gekozen. Zowel de Commissie m.e.r. als de Commissie Schoof komen tot het oordeel dat de benodigde informatie geschikt was om deze keuzen te kunnen onderbouwen. Er is geen reden om deze trechtering nogmaals te doorlopen.</p> <p>U geeft aan dat u nog nooit bent uitgenodigd voor de nadere uitwerking. Er zijn in alle trechterstappen op verschillende manieren aan stakeholders gevraagd mee te denken. Zo zijn er meedenksessies georganiseerd waarbij een ieder was uitgenodigd om hieraan deel te nemen. Deze meedenksessies zijn vooraf breed aangekondigd op verschillende manieren en kanalen (via uitnodigingen via de mail, aankondigingen op diverse websites, aankondigingen via lokale huis aan huisbladen). U heeft dus ruimschoots de gelegenheid gehad om middels het bezoeken van deze meedenksessies uw inbreng te kunnen leveren.</p> <p>U verwijst verder naar diverse onderzoeken en second opinions. De Commissie Schoof kwam tot oordeel dat een verkeersveilige oplossing voor 2x6 met ontweven niet mogelijk is. In dit oordeel is het rapport van Witteveen en Bos meegenomen. Wel gaf de Commissie Schoof de aanbeveling om deze discussie helder en toegankelijk vast te leggen. Dat is gebeurd hoofdstuk 5 van de Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). In dit hoofdstuk wordt ook aandacht besteed aan de second opinion van zowel Witteveen en Bos als Movares.</p> <p>Een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) is een hulpmiddel . Als een oplossing niet voldoet op een fundamenteel punt als verkeersveiligheid, dan is er geen reden om dit alternatief te voorzien van een MKBA. U verwijst daarnaast naar het rapport "kansrijk Mobiliteitsbeleid". Het uitgangspunt van dit rapport is de realisatie van het MIRT 2018. In dit rapport wordt de Ring daarmee als gerealiseerd verondersteld. Tenslotte verwijst u naar een MKBA van de Kracht van Utrecht; het staat eenieder vrij om een MKBA te laten maken. Het alternatief Kracht van Utrecht was echter al onderbouwd afgevalen.</p>	Ja

zoals deze in het maatregelenpakket 'OV+++ ' én de 'Kracht van Utrecht 2.0' zijn opgenomen wel degelijk tot een grotere reductie van het aantal voertuigverliesuren leidt dan dat het geval is bij het 'wegalternatief (zonder prijsbeleid)' (zie in deze ook het rapport: 'OV+++ en Kracht van Utrecht in planstudie Ring Utrecht - Rapportage (Goudappel Coffeng, 2009)', hoofdstuk 5: 'Resultaten berekeningen'). Juist door een dergelijk natuur- en milieuvriendelijk alternatief reeds vanaf het begin volwaardig mee te nemen en dan ook echt een kans te bieden, hetgeen o.i. dus niet is gebeurd, ook al heeft ook de zogenaamde 'Commissie Schoof' daar (op verzoek van de Tweede Kamer) nog naar gekeken, heeft men deze alternatieven o.i. eigenlijk al bij voorbaat uitgesloten terwijl die er o.i. dus wel degelijk zijn.

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

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

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

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

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

Hoe een en ander ook zij, thans ligt dan uiteindelijk het 'OTB A27/A12 Ring Utrecht',

	<p>inclusief de 'PlanMER 2e fase' ter inzage. Feitelijk gaat het dan om een nadere uitwerking in een Voorkeursvariant van het reeds in 2010 vastgestelde 'Voorkeursalternatief (VKA)', inclusief een beschrijving van de effecten die de Voorkeursvariant met zich meebrengt en hoe deze al dan niet worden gemitigeerd en/of gecompenseerd. Ook al bestaat er over dat laatste dan kennelijk, behalve dat een aantal potentiële locaties zijn aangewezen, nog veel onzekerheid. Al met al letterlijk een heel pakket (van maar liefst 17 ordners). Gelukkig is er in alle documenten het overzichtsschema 'Rapportstructuur A27/A12 Ring Utrecht' opgenomen, zodat ook steeds duidelijk is waar een betreffend rapport op betrekking heeft.</p>		
3	<p>Overigens kan de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich wel vinden in de prioriteit die in het gemeentelijke Mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht aan het OV en ook de fiets boven de automobilititeit worden gegeven, waardoor die automobilititeit in zekere zin wordt ontmoedigd, maar neemt zij afstand van de in het Mobiliteitsplan eveneens opgenomen verbetering van de fietsverbinding van de Uithof met Zeist, althans voor zover het daarbij om een nieuwe fietsverbinding gaat. Een dergelijk nieuwe fietsverbinding leidt mede vanwege de hier gelegen ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied/Noorderpark en het Kromme Rijn-/Langbroekerweteringgebied tot een onevenredige aantasting van aanwezige (en potentiële) waarden van natuur en landschap, evenals zijn er voor een dergelijke nieuwe fietsverbinding o.i. goede alternatieven.</p>	<p>Het gemeentelijke mobiliteitsbeleid valt niet binnen de scope van het tracébesluit voor de A27/A12 Ring Utrecht. De beschreven fietsverbinding valt buiten het tracébesluit.</p>	Nee
4	<p>Algemene reactie</p> <p>Zoals ook in het bovenstaande al aangehaald is de provincie Utrecht niet alleen een knooppunt van infra, dus zowel de wegen als ook het OV/spoor, maar ook van de natuur. Symbool voor het spanningsveld dat tussen beide bestaat, althans tussen wegen en natuur, is natuurlijk de jarenlange strijd in de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw om het behoud van (het landgoed) Amelisweerd. Die strijd is uiteindelijk verloren, zij het dat het tracé indertijd wel iets meer in de richting van de stad is opgeschoven om het bos toch nog zoveel mogelijk te kunnen sparen.</p> <p>We zijn nu zo'n dertig jaar later en we zien dat men de wegen om de stad Utrecht na eerdere optimalisaties kennelijk toch almaar verder wil verbreden. Voor velen is het dan ook de vraag, of het ooit genoeg is. Gelukkig zien we in de maatschappij ook een 'kanteling' ontstaan in de richting van een samenleving die zich steeds meer bewust is van de waarden die met bepaalde (ruimtelijke) ontwikkelingen in het geding zijn (zie o.a.: 'Een vorm van beschaving (Egmond, K. van, 2010) en met name ook: 'Tijdperk van verandering - Nederland kantelt (Rotmans, J., 2014)'). Zeker als we het vanuit perspectief van de aarde als geheel zien en waarbij met name in westerse samenlevingen de draagkracht van de aarde thans reeds zo'n 3x wordt overschreden (zie hiertoe o.a. ook de: 'Living Planet Index 2014 (WNF, 2014)')², is het de vraag of we nu niet principieel andere keuzen zouden moeten maken. Daarbij gaat het o.i. dan niet alleen om de klimaatproblematiek, hoe urgent ook, maar om de fundamentele keuze om ook tot een echt duurzame samenleving te kunnen komen.</p> <p>En ook al wil kennelijk nog niet iedereen daar aan toegeven, duidelijk zal zijn dat in die echt duurzame toekomst er voor de auto naar verwachting, ook al rijden deze dan alleen elektrisch, steeds minder plek zal zijn, niet alleen vanwege het grote energiegebruik dat met productie en met name ook het rijden gepaard gaat, maar ook door het enorme ruimtegebruik (veelal dus ten koste van het binnenstedelijke - en ook buitenstedelijke groen). In die zin is het dus de vraag of we (een dergelijk groot ruimtesbeslag van) de automobilititeit, zeker in een dicht bewoond land als Nederland, wil moeten blijven faciliteren. In ieder geval zou het goed zijn als het rijk, dat toch ook de verantwoordelijkheid heeft waar het om het collectieve waarden gaat, dus om een gezonde leefomgevingskwaliteit³, maar ook de waarden van natuur, landschap en</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020.</p>	Ja

	<p>cultuurhistorie, hierbij nu echt fundamentele keuzen gaat maken. Juist ook gezien de impact van de in het OTB opgenomen Voorkeursvariant op de aanwezige leefomgevingskwaliteit, evenals waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dan ook van mening dat alsnog voor de zogenaamde 'Nul-plus variant' zou moeten worden gekozen, dus een variant waar feitelijk binnen de bestaande wegprofielen naar oplossingen wordt gezocht en waarbij als flankerend beleid maximaal wordt ingezet of de fiets, het (H)OV en natuurlijk ook telewerken, etc., dus natuurvriendelijke(r) alternatieven voor de automobilititeit. Feitelijk dus ook de keuzen die de gemeente Utrecht in haar recente 'Mobiliteitsplan 2025: Slimme routes, Slim regelen, Slim bestemmen' daartoe heeft gemaakt⁴. 5</p> <p><i>5 Overigens is ook naar de effecten op verkeersintensiteiten van het lagere groeiscenario, het zogenaamde RC-scenario, gekeken, maar slechts in beperkte mate.</i></p> <p><i>6 Door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. kan daarbij dan ook nog worden aangetekend, dat waarschijnlijk in de toekomst er sowieso minder auto zal worden gereden, aangezien de jeugd van tegenwoordig al geheel andere keuzen maakt dan de oudere generatie.</i></p> <p>Wat betreft het binnen de bestaande wegprofielen zoeken naar oplossingen blijft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. het dus betreuren, dat eigenlijk het alternatief voor '2x6 in de bak' al in een vroege fase van de trechtering is afgefallen, terwijl er later, zoals ook reeds hiervoor onder het hoofdstuk 1: 'Planproces' reeds aan de orde gesteld, toch verschillende rapporten zijn verschenen waarbij werd aangegeven dat dit wel degelijk mogelijk is, ook op een veilige manier, als bijvoorbeeld de rijsnelheid maar zou worden aangepast.</p>	<p>In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten over de ontwikkelingen van verkeer en vervoer in Nederland op de lange termijn gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie voor meer informatie over de gehanteerd uitgangspunten bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p> <p>De door u aangehaalde belangen zijn eveneens in de afwegingen ten behoeve van het ontwerp-tracébesluit meegenomen, zowel waar het betreft vervoer, ruimtelijke ontwikkeling, als natuur, landschap en cultuurhistorie. Bij de alternatieven is ook aandacht geschonken aan bedoeld nulplus-alternatief, met onder andere verbetering van het OV en bevordering fietsverkeer.</p> <p>Bij de afweging van alternatieven zijn ook varianten als een variant met 2x6 rijstroken in de bestaande bak-constructie bezien en om diverse redenen afgefallen. Zowel uit ontwerptechnisch als veiligheidstechnisch oogpunt is deze variant ongeschikt.</p>	
5	<p>Zoals ook uit diverse rapporten kan worden afgeleid, evenals ook de uitgevoerde MKBA-analyses, is het afhankelijk van welk economisch groeiscenario men uitgaat of de Voorkeursvariant zoals deze in het OTB is opgenomen, dus o.a. voor de A27 ter hoogte van de bak van Amelisweerd 2x7 rijstroken, nu wel of niet vanuit het maatschappelijke perspectief een positieve uitkomst heeft.</p> <p>Nu is men bij de keuze voor het VKA en dus uiteindelijk ook de Voorkeursvariant die aan het OTB ten grondslag ligt, wat betreft de toename van de automobilititeit, dus ook de verkeersintensiteiten, uitgegaan van het zogenaamde GE-scenario, dus maximale groei-scenario (zie in deze overigens zowel het: 'OTB', Hoofdstuk 2.1: 'Nut en noodzaak', als ook het: 'Deelrapport Verkeer', hoofdstuk 4.1.3: 'Toekomstscenario's')⁵, terwijl uit de diverse MKBA's zoals deze zijn uitgevoerd kan worden afgeleid dat bij een lager groeiscenario de maatschappelijke kosten en baten negatief zijn.</p> <p>Daar komt nog bij dat er door het PBL op verzoek van het Ministerie van I&M inmiddels nieuwe toekomstscenario's zijn uitgebracht, namelijk de zogenaamde WLO-2 scenario's (zie in deze ook de publicatie: 'Nederland in 2030 en 2050: Twee referentiescenario's (CPB & PBL, 2015)'), dus zou het goed zijn als men die nieuwe scenario's in de betreffende verkeersmodellen zou verdisconteren, evenals bij de dienaangaande uitgevoerde verkeersberekeningen niet van het maximale scenario zou uitgaan, maar van het gemiddelde tussen het maximale en het minimale scenario, dus van de scenario's Hoog en Laag⁶. Mogelijk dat er op basis van de nieuwe groeiscenario's uitgevoerde actuele berekeningen alsnog andere conclusies dienen te worden getrokken t.a.v. de nut- en noodzaak van de nu in het OTB opgenomen aanpassingen van de wegen. Dat daarbij dan tevens de natuur- en milieuvriendelijke alternatieven in ogenschouw worden genomen, zoals deze tijden de 1e fase zijn afgefallen, zoals bijvoorbeeld de eerder reeds aangehaalde 'Nul-plus variant', spreekt voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. vanzelf.</p> <p>Dan zou het natuurlijk ook goed zijn als bij de uitgevoerde verkeersberekeningen en bijbehorende toetsing aan de zogenaamde NoMo-normen er ook rekening zou worden gehouden met de innovaties zoals deze momenteel plaatsvinden in de autobranche en waarbij er zelfs al 'zelfsturende auto's' zijn. Daardoor wordt het tevens naar verwachting</p> <p>6</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>De in de zienswijze genoemde extra verkeerslichten ter hoogte van de toerit van de afslag Bilthoven zijn aangelegd zit het kader van het inmiddels gerealiseerde tracébesluit A27/A1. Met deze situatie is bij de verkeersberekeningen van de Ring Utrecht rekening gehouden als uitgangssituatie voor de effectbepaling in het MER.</p> <p>Voor wat betreft de nieuwe vormgeving van de aansluiting op de Uithof is een verdubbeling van de Universiteitsweg niet opgenomen in het ontwerp-tracébesluit. Verdubbeling van deze weg is een zaak van de betrokken wegbeheerder. In het tracébesluit zit alleen een extra linksafstrook vanaf het noorden naar de nieuwe toerit opgenomen.</p>	Ja

	<p>mogelijk in 'treintjes' te gaan rijden, waardoor er mogelijk tot wel 30 % minder wegcapaciteit nodig is.</p> <p>Meer in het bijzonder valt het op dat als men dan kiest voor de Voorkeursvariant dat er dan feitelijk overeenkomstig de daartoe op de gegeven NoMo trajecten uitgevoerde berekeningen feitelijk sprake is van een aanzienlijke overcapaciteit (zie in deze ook het 'Deelrapport Verkeer', Tabel 8.2, pag. 108), waardoor er dus feitelijk niet alleen meer verkeer wordt aangetrokken met dus alle consequenties voor de leefomgevingskwaliteit, maar er door de met de Voorkeursvariant gepaard gaande verbredingen van de daarbij betrokken rijkswegen er een onevenredige aantasting van aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie plaatsvindt.</p> <p>Wat betreft de gekozen Voorkeursvariant zou deze dan op basis van de uitkomsten van de daartoe uitgevoerde verkeersberekeningen dan niet alleen tot een betere doorstroming van het verkeer op de Ring leiden, dus het HWN, maar ook het onderliggende wegennet, dus het OWN.</p> <p>Aangezien er evenwel stoplichten komen ter hoogte van de toerit van de afslag Bilthoven zouden er daar (dus op de N-234), in met name de richting van Utrecht mogelijk wel lange wachtrijen kunnen ontstaan, met ook gevolgen voor het daar voorkomende leefklimaat.</p> <p>Ook blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch nog onduidelijk wat bijvoorbeeld de in het OTB opgenomen nieuwe afslag op de Universiteitsweg (in de gemeente De Bilt) in de richting van Breda, evenals de ontweving van de diverse rijbanen van de A28 in de richting van de A27 Hilversum, de A27 Breda/A12 Arnhem en ook de A12 Den Haag zoals deze juist hier is geprojecteerd (zie in deze ook de brochure A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld', de figuur 'Aansluiting de Uithof', pag. 44) dan betekenen voor de verkeersafwikkeling op de Universiteitsweg zelf, dus ook doorstroming naar de Uithof zelf, ook gezien de enorme groei van de Uithof zoals deze voor de komende tijd is voorzien (zie in deze o.a. ook het rapport: 'Utrecht Science Park - Analyse bereikbaarheid en maatregelen (Grontmij, 2015)'). In ieder geval is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er geen voorstander van dat deze weg alsnog wordt verdubbeld, gezien de effecten daarvan op aanwezige waarden van natuur, landschap en ook cultuurhistorie (zie in deze o.a. ook de: 'Gebiedsvisie De Bilt-Zuid (De Bilt, 2015)' en dan in het bijzonder ook de kaart: 'Raamwerk van kwaliteiten').</p>		
6	<p>Aan met name het aspect geluid wordt in de 'PlanMER 2e fase' terecht veel aandacht gegeven. Ook al aangezien er steeds meer bekend wordt over de relatie tussen gezondheid/welbevinden en geluid, wordt dat door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. gewaardeerd.</p> <p>Wat betreft de uitgevoerde geluidsberekeningen vraagt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich dan wel af of daarmee wel in voldoende mate rekening is gehouden met de zogenaamde cumulerende effecten, zoals bijvoorbeeld de gevolgen van de verbreding van de A-27/A1 zoals deze thans reeds ten uitvoer zal worden genomen. Eveneens is het de vraag of bij de uitgevoerde cumulatieve berekeningen ook met het geluid van het spoor (inclusief al dan niet toegestane) 'goederentreinen' in voldoende mate is rekening gehouden, bijvoorbeeld in Groenekan met het spoor Utrecht-Hilversum. Dat ook aangezien er door de aldaar aanwezige geluidsschermen, die op bepaalde plekken zullen worden verhoogd of door nog te plaatsen geluidsschermen van een bepaalde 'reflectie' sprake zal zijn.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de cumulatie met het geluid van andere bronnen.</p> <p>Cumulatie is binnen de Wet milieubeheer alleen van belang als er met het project nog sprake is van een overschrijding van de geluidbelasting die volgens de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. In het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit was de cumulatie niet onderzocht, dit is in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit verder uitgewerkt. Uit dat aanvullend onderzoek is gebleken dat er geen aanleiding is voor het treffen van aanvullende maatregelen om de cumulatieve geluidbelasting te beperken.</p> <p>Voor de door u genoemde locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is expliciet naar de cumulatie met het spoorweggeluid gekeken. Daarbij is uitgegaan van de gegevens van het geluidregister Spoor, waarin is vastgelegd hoeveel treinen van elke categorie over de spoorlijn rijden. Bovendien is door TNO onderzocht wat het effect is van de verhoging van het scherm op de geluidbelasting ten gevolge van spoorwegverkeer, zie bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek'.</p>	Ja
7	<p>Aangezien er uit de uitgevoerde geluidsberekeningen volgt dat er met name in Lunetten ter hoogte van de A12 een overschrijding van de aldaar vastgestelde</p>	<p>Het wettelijk doelmatig maatregelenpakket bestaat ter hoogte van de wijk Lunetten uit het verhogen van het bestaande geluidsscherm tot een hoogte van 12 meter, ter hoogte</p>	Ja

	<p>Geluidsproductieplafonds optreedt (zie ook: 'Deelrapport geluid - Hoofdrapport', Figuur 6-3: Overschrijding toetswaarde'), zullen ook daar kennelijk de belangrijkste maatregelen worden genomen, zoals ter hoogte van Hoograven een geluidsschermbaan (maar liefst) 12 m hoog. Ook hier blijft het dan de vraag wat dergelijke hoge geluidsschermen dan weer betekenen voor de 'reflectie' die daardoor aan de andere zijde van de A12 plaatsvindt. 7</p> <p><i>7 De natuur wordt kennelijk in het kader van de Wet geluidshinder niet als een 'geluidsgevoelig object' beschouwd. Dus kunnen kennelijk in dat kader geen geluidsmaatregelen worden genomen, zij het dat deze natuurlijk wel als mitigerende maatregel kunnen (en zouden moeten) worden genomen als uit nader natuuronderzoek naar voren komt dat er ter plaatse daarvoor gevoelige broedvogelsoorten voorkomen, waarvoor de drempelwaarde, te weten 42dB(A), wordt overschreden (zie in deze o.a.: 'Het voorspellen van het effect van snelverkeer op broedvogelpopulaties (Reijnen, M, Veenbaas, G. & Foppen, R., 1992)').</i></p>	<p>van Hoograven wordt het scherm verhoogd tot 7 meter. De wegzijde van de geluidsschermen wordt absorberend uitgevoerd, zodat het grootste deel van het geluid niet weerkaatst wordt. Voor de woningen die tegenover deze geluidsschermen zijn gelegen is dit een kleine bijdrage in de geluidbelasting, die ruimschoots wordt gecompenseerd door de toepassing van een stiller wegdek op de A12.</p> <p>Voor Hoograven is een bovenwettelijke maatregel voorzien: het verhogen van het wettelijke scherm van 7 naar 9 meter. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Op de website van de provincie kunt u het totale bovenwettelijke maatregelpakket inzien, zie https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht.</p> <p>Broedvogels zijn de maatgevende soortgroep in de beoordeling van effecten van verkeersgeluid op natuur. Bosvogels hebben als groep een drempelwaarde van 42 dB(A) (Reijnen, Veenbaas & Foppen, 1992). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Gemiddeld is de dichtheid aan broedvogels in geluidverstoorde gebieden 35% lager dan in onverstoorde broedgebieden.</p> <p>Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluidreducerende maatregelen getroffen. Per saldo leidt dit in het tracébesluit-ontwerp in 2036 ten opzichte van de referentiesituatie tot een lichte afname (5,5 ha) van het oppervlak Natuurnetwerk Nederland (NNN) met een geluidniveau boven 47 dB(A). Het oppervlak met een geluidsbelasting van meer dan 42dB(A) is in het ontwerp-tracébesluit-ontwerp nagenoeg gelijk aan de referentiesituatie; zie ook Figuur 5.1 in paragraaf 5.2.3 in het Mitigatie- en compensatieplan. In vergelijking met de huidige situatie neemt het geluidverstoorde NNN-gebied (boven 42 dB(A)) toe met 65,1 ha. Deze autonome toename in geluidverstoring is niet alleen toe te schrijven aan de autonome toename in verkeer over de Ring Utrecht, maar ook aan de cumulatieve geluidproductie vanuit het onderliggend wegennet.</p>	
8	<p>Duidelijk is ook dat het grootste deel van de 15 miljoen die voor zogenaamde bovenwettelijke maatregelen beschikbaar is naar geluidsmaatregelen zal gaan, ook al vraagt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich wel af of ook hierbij niet tot een evenwichtiger balans had kunnen worden gekomen, door bijvoorbeeld ook een groter bedrag voor fietspaden of (her)inrichting van het groen te komen, dat dan uiteraard los van de voor de zogenaamde 'Groene verbinding' ter beschikking gestelde gelden (zie in deze o.a. ook: 'Slotbeschouwing Delphiteam over de milieubeoordeling bij evaluerend ontwerpen van de Voorkeursvariant Ring Utrecht (Delphi team, 2014)').</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Alleen als er geld overblijft, kan dit aan andere zaken worden besteed. Bijvoorbeeld aan een fietsverbinding.</p>	Nee
9	<p>Verder zal natuurlijk door het geluid van het verkeer ook een verstoring van de aan de betreffende rijkswegen grenzende natuurgebieden plaatsvinden. In die zin zou het natuurlijk mooi zijn als ook daarvoor een aantal, zij het dan kennelijk bovenwettelijke maatregelen, zouden zijn genomen, ook al heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. begrepen dat men wel voornemens aan de oostzijde van de A27 daar waar deze nabij de Kromme Rijn loopt een grondwal aan te leggen, althans deze terug te brengen (zie ook het: 'Landschapsrapport', Figuur op pag. 126, maatregelen 72/2L10), zij het dat vanwege het ruimtebeslag dat daarmee gepaard gaat dan beter kan worden gekozen voor een begroeid scherm (zie in deze ook de voorstellen in het kader van het: 'MMA').</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze heeft een nadere afweging plaatsgevonden tussen de landschapswal en een landschapsschermbaan aan de oostzijde van de A27, ten noorden van de Bak Amelisweerd. Op basis van deze afweging is ervoor gekozen in het tracébesluit de wal te vervangen door een scherm. In de Nota van Wijziging 2020 is dit nader toegelicht.</p>	Ja
10	<p>Dan is het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. inmiddels duidelijk dat er ter hoogte van de wildtunnel 'De Wildsche Hoek' aan de zijde van Zeist sprake is van het plaatsen van een nieuw geluidsschermbaan ter vervanging van het huidige scherm dat vanwege de ter plaatse beoogde verbreding van de A-28 zal moeten worden afgebroken (zie in deze ook het 'Deelrapport geluid', Hoofdrapport', Tabel 7.3: 'Nieuw te plaatsen geluidsschermen</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>Vanwege de aanleg van het project kan het geluidsschermbaan ten zuiden van de A28 niet worden gehandhaafd, waardoor er overschrijdingen van de wettelijke toetswaarde zullen</p>	Nee

	<p>langs de A28', evenals ook het: 'Landschapsplan', Fig. op pag. 123, maatregel 57). Hoewel die vervanging op zich natuurlijk logisch is, zou de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er toch voor willen pleiten dat geluidsscherm dan ook meteen door te trekken tot in ieder geval over de bestaande wildtunnel in de richting van het landgoed Oostbroek, waardoor ook in de nabijheid daarvan, althans in het ten zuid-westen daarvan gelegen natuurgebied, meer stilte zal zijn. Juist door de verhoogde ligging van dit kunstwerk, dat overigens een belangrijke functie vervult in de hier gelegen ecologische corridor (zie ook hieronder onder het hoofdstuk 2.4: 'Natuur'), heeft gaat van de weg nu qua geluid en ook licht, zeker na de recente verbreding van de A28, al een sterk negatief effect op de omgeving uit en door het geluidsscherm door te trekken kan althans een deel van die effecten dan teniet worden gedaan.</p>	<p>optreden. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat het terugplaatsen van het geluidsscherm op dezelfde locatie deze overschrijdingen kan wegnemen. Er is dus geen aanleiding om verdergaande maatregelen, zoals het verlengen van het scherm over het viaduct, te onderzoeken. De aanwezigheid van het landgoed of een natuurgebied is geen aanleiding voor aanvullende maatregelen.</p>	
11	<p>Duidelijk zal zijn dat een toename van het verkeer ook tot een verslechtering van de luchtkwaliteit zal leiden (zie in deze ook het 'Deelrapport luchtkwaliteit', de tabellen in het betreffende hoofdstuk 5.2: 'Effectanalyse'), zij het op een enkele uitzondering na, zoals o.a. ten noordwesten Knooppunt Rijnsweerd, aangezien daar in een verandering van de verbindingbogen is voorzien.</p> <p>Op basis van de gegeven berekeningen wordt dan geconcludeerd dat overal wordt voldaan aan de grenswaarden zoals deze zowel t.a.v. NOx, PM 10 als ook PM 2.5 zijn vastgesteld. Of hierbij ook is verdisconteerd dat bij veel auto's en ook vrachtwagens niet aan de eisen/normen wordt voldaan die aan die emissie worden gesteld (vergelijk ook het 8 emissieschandaal van VW), blijft dan voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. vooralsnog een vraag. Bovendien is het natuurlijk zo dat de grenswaarden zoals deze in de Europese richtlijnen zijn vastgesteld veel te hoog zijn t.o.v. wat door de WHO aanvaardbaar wordt geacht en waar bijvoorbeeld voor PM10 een norm van 20 µ-gram en voor PM2.5 van 10 µ-gram wordt aangehouden.</p> <p>Verder blijkt uit de Roetkaart (van het RIVM), dat met name rondom de stad Utrecht vanwege de uitstoot van auto's en vrachtwagens er wel degelijk sprake is van een 'roetdeken', met dus alle gevolgen voor de (direct) aanwonenden.</p> <p>Alhoewel het project dan eveneens is opgenomen in het NSL, zou het goed zijn als ook daadwerkelijk alle innovatieve mogelijkheden worden aangewend om de negatieve effecten van de luchtkwaliteit uiteindelijk tot een minimum te beperken (vergelijk ook de zogenaamde NSL-schermen zoals deze al eerder in het plangebied zijn geplaatst om aan aldaar aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit te kunnen voldoen, evenals de 'PlanMer 2e fase', Fig. 18.2: 'Concept Wall4life - Groen scherm met een luchtreinigend vermogen')).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit</p> <p>Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn namelijk gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen) en deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO, in samenwerking met het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Bureau voor de Statistiek, geactualiseerd.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht.</p> <p>Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van de emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar de maatregelen specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven én geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p>	Ja
12	<p>Bezien we de diverse rapporten die m.b.t. natuur, landschap en cultuurhistorie aan de uitgevoerde MER ten grondslag liggen, dan is meteen duidelijk dat het voorgenomen initiatief tot aanzienlijke negatieve effecten zal leiden op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie. Weliswaar worden er dan in zowel in het 'Mitigatie- en Compensatieplan' en een aantal mitigerende en compenserende maatregelen voorgesteld, zoals deze ook zijn terug te vinden in het 'Landschapsplan', maar deze kunnen o.i. het verlies aan waarden dat met voorgenomen initiatief gepaard gaat maar ten dele compenseren. Eerst zal op de effecten van de Voorkeursvariant op de Natura 2000-gebieden worden ingegaan en dan op de EHS.</p> <p>Natura 2000-gebieden</p> <p>Tengevolge van de met het voorliggende initiatief gepaard gaande toename in de verkeersintensiteiten op met name het Hoofdwegennet, zal ook navenant de uitstoot van stikstof toenemen. Weliswaar zal dan in 2027 de stikstofuitstoot vanwege generieke maatregelen in het algemeen lager zijn dan in de huidige situatie, als we de uitstoot bezien t.o.v. de autonome ontwikkeling zal deze op een enkele uitzondering na wel</p>	<p>De Programmatische Aanpak Stikstof is door een uitspraak van de Raad van State niet meer aan de orde.</p> <p>Het kabinet heeft na deze uitspraak diverse maatregelen genomen om de depositie van stikstof op kwetsbare natuurgebieden te verminderen. De meest relevante maatregel voor het project Ring Utrecht is de beperking van de maximum snelheid op snelwegen overdag op 100 km/uur. In de Passende Beoordeling 2020 zijn de stikstofdeposities op Natura2000-gebieden bepaald. Voor Natura2000-gebied Veluwe is een compensatiepakket vastgelegd in het Tracébesluit 2020.</p> <p>Ook voor NNN is voorzien in voldoende compensatie. Dit is toegelicht in de Oplegnotitie Mitigatie- en Compensatieplan 2020 en in de Nota van Wijziging 2020. De compensatielocaties zijn in overleg met belanghebbenden vastgesteld en vastgelegd in het tracébesluit. Daarmee is geborgd dat ze ook daadwerkelijk worden gerealiseerd.</p>	Ja

	<p>degelijk hoger zijn (zie in deze ook het 'Deelrapport natuur', Tabel 5.3: 'De verkeersbijdragen aan de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden berekend met AERIUS Calculator 15').</p> <p>Aangezien alle Natura-2000 gebieden in het studiegebied zijn opgenomen in het PAS, evenals de Ring Utrecht als prioritair project is aangewezen waarvoor 'depositieruimte' is gereserveerd wordt dan geconcludeerd, dat het project met het toedelen van de ontwikkelingsruimte niet leidt tot aantasting of verslechtering van de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden.</p> <p>In ieder geval wil de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. daarbij wel de kanttekening plaatsen, dat in de betreffende Natura 2000 gebieden voor de daarbinnen aanwezige habitats de zogenaamde Kritische Depositie Waarden (KDW's) op veel plaatsen nog steeds worden overschreden en dat dat naar verwachting in 2027 ondanks de generieke afname van de stikstofbelasting waarvan bij het PAS wordt uitgegaan ook nog het geval zal zijn. Dat er in die zin dus wel degelijk nog steeds sprake is een aantasting of verslechtering van natuurlijke kenmerken, ondanks dat in het kader van het PAS wordt voorzien in zogenaamde 'herstelmaatregelen'.</p> <p>Ook voor de overige milieuaspecten zou op basis van de dienaangaande uitgevoerde 'passende beoordeling' geen sprake zijn van een aantasting of verslechtering van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000 gebieden (zie ook het 'Deelrapport passende beoordeling', Hoofdstuk 7: 'Conclusies'). 9</p>		
13	<p>EHS</p> <p>Bezien we de effecten zoals deze van het voorgenomen initiatief uitgaan, dan zal er daardoor in ieder geval een significante aantasting van de EHS plaatsvinden (zie ook het 'Deelrapport natuur', hoofdstuk 6: 'Conclusies en beoordeling', pag. 91). Zoals uit het 'Deelrapport natuur' naar voren komt gaat het daarbij dan vooral om de aantasting van de landgoedbossen van Amelisweerd, evenals de op het landgoed Sandwijck aanwezige natuur. In de betreffende gebieden komen immers niet alleen waardevolle biotopen voor, maar ook vele beschermde soorten.</p> <p>Wat bij die toetsing overigens opvalt, dat men daarbij dan nauwelijks ingaat op een aantal van de specifieke toetsingcriteria, zoals deze daartoe in de 'PRS/PRV Provincie Utrecht 2013-2028' zijn opgenomen en waarbij het dan gaat om de volgende criteria (zie ook de: 'PRS/PRV 2013-2028', Art. 4.11: 'EHS' en dan met name ook de daarbij gegeven toelichting):</p> <ul style="list-style-type: none"> de bestaande en potentiële waarden van het ecosysteem waaronder ook begrepen worden de vereiste omgevingsfactoren zoals donkerte, bodem, water en milieu; de robuustheid en de aaneengeslotenheid van de EHS; de aanwezigheid van bijzondere soorten; de verbindingfunctie van het gebied voor soorten en ecosystemen. <p>Voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat heeft kunnen nagaan is dus wel bij de toetsing aandacht gegeven aan de effecten op 'bijzondere biotopen' en ook 'bijzondere soorten', maar wordt in ieder geval in het: 'Deelrapport Natuur' niet tot nauwelijks ingegaan op de effecten op de effecten van het voorgenomen wegverbredingen op de 'robuustheid en aaneengesloten EHS' en ook de 'verbindingfunctie van het gebied voor soorten en ecosystemen' (vergelijk in deze ook het: 'Deelrapport natuur', Tabel 5.13: 'Beoordeling natuur voor het totale project Ring Utrecht', pag. 89). Weliswaar wordt in het: 'Mitigatie- en compensatieplan' dan wel aan de beide betreffende toetsingscriteria een bepaalde aandacht gegeven (zie in deze ook het: 'Mitigatie- en compensatieplan', hoofdstuk 5.2: 'EHS'), maar is dat ook in dat rapport eigenlijk nergens goed uitgewerkt. Eigenlijk geeft men m.b.t. tot het criterium: 'Aantasting robuustheid en aaneengeslotenheid' alleen aan dat 'er weliswaar door de verbreding het oppervlak van de EHS afneemt, maar er geen sprake is van versnippering', evenals m.b.t. het criterium: 'Verbindingen' dat 'er weliswaar diverse verbindingen worden geraakt door de Ring Utrecht, waarbij de belangrijkste is de ecologische verbinding langs de Kromme</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p> <p>Er is gekozen om de integrale beoordeling van de NNN met toetsing aan de criteria op te nemen in het mitigatie en compensatieplan. Deze toetsing sluit hier logisch aan op de mitigatie en compensatieopgave. Dit plan is een bijlage bij het tracébesluit. In het deelrapport natuur is dit inderdaad niet helemaal herhaald, omdat hier is aangehaakt bij de milieu-effectrapportage beoordelingscriteria.</p> <p>Het maatschappelijk belang van de Ring Utrecht en het proces om tot het voorkeursalternatief te komen is beschreven in hoofdstuk 2 van het tracébesluit, alsmede de 'Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Er is sprake van een groot openbaar belang zoals blijkt uit de doelstellingen van het project. Middels de realisatie van het tracébesluit zal de doorstroming op de Ring Utrecht verbeteren en zal de verkeersveiligheid verbeteren en blijft de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig of zal waar mogelijk verbeteren. Aldus is de nee, tenzij-toets volledig doorlopen, immers het project heeft een groot openbaar belang en er zijn geen alternatieven mogelijk welke minder verlies van Natuurnetwerk Nederland (NNN) opleveren.</p> <p>De doelstelling voor de Ring Utrecht kan helaas niet gerealiseerd worden zonder aantasting van het NNN. Daarom worden de effecten zoveel mogelijk gemitigeerd en de resteffecten ruimhartig gecompenseerd.</p> <p>Het wildviaduct zal uitsluitend aan de zuidzijde worden verbreed en heeft na realisatie van de Ring Utrecht een lengte van ca. 66 m, een breedte van ca. 47 m exclusief het talud, 66 m inclusief talud. De hoogte is ca. 6,5 m. De verhouding tussen 'hoogte x breedte/ lengte van het wildviaduct is dus ca. 4,5 (exclusief het talud welke ook bijdraagt aan de openheid). Duidelijk is dat het viaduct ruimschoots aan de norm/vuistregel van 'hoogte x breedte / lengte > 1,5 blijft voldoen. Mede dankzij de inrichtingsmaatregelen in en rond het wildviaduct Wildsche Hoek zal dit een heel goed functionerende faunapassage blijven.</p> <p>Voor alle overige ecologische verbindingen is het uitgangspunt dat maatregelen worden</p>	Nee

Rijn, evenals dat door de verbreding van de weg de ecologische verbinding onder de weg langer wordt, maar dat dat door een verruiming van de onderdoorgangen en een betere inrichting kan worden gemitigeerd'.

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

Zo zal de Voorkeursvariant er aan de zijde van Sandwijck toe leiden dat daar behalve een aantal bloemrijke graslanden, ook bosschages zullen worden aangetast (zie o.a. ook het 'PlanMer 2e Fase', Bijlage A, Kaart: 10.5: 'Ontwikkeling bosgebieden'), die op dit moment 10

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

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

een belangrijke schuilplek of zo men wil 'stepping stone' vormen voor in ieder geval een aantal soorten die van de hier voorkomende verbinding gebruik maken (dus o.a. de das). Dat ook gezien de zonering die op het landgoed Sandwijck aanwezig tussen de meer drukke gedeelten rondom het huis en meer rustige gedeelten ter hoogte van de A-28. De soorten die van de betreffende verbinding gebruik maken stellen daaraan allen bepaalde biotoopeisen (zie hiertoe o.a. het rapport: 'Ecopassage Griftenstein bij de N237 (Alterra, 2009)'), wil deze althans goed kunnen functioneren, en in die zin zou het dus goed als de effecten van de betreffende aantasting ook daadwerkelijk in beeld zou worden gebracht. Feitelijk geldt dat ook voor de faunapassages die deel uitmaken van de hier voorkomende ecologische verbinding, zeker als het wildtunnels betreft. Zo is de wildtunnel onder de A-28 bij Oostbroek, genaamd de 'Wildsche Hoek', (kennelijk) de langste en ook de breedste van Nederland, maar als deze nog aanzienlijk langer wordt, zoals immers het voornemen is, zou dat er wel eens toe kunnen leiden, ook gezien de gidssoorten (waaronder het ree) die er gebruik van maken, dat deze voor bepaalde soorten dan minder effectief zal kunnen worden (zie in deze o.a. ook: 'Onderzoek naar de ecologische betekenis van het viaduct onder de A-28 ten westen van Zeist (RIN, 1990)'). Bepaalde soorten stellen immers bepaalde eisen aan de doorgang, met name

getroffen om de functionaliteit te behouden. In de effectbeoordeling is hiermee rekening gehouden.

Op de parallelrijbaan zijn er ter hoogte van de Uithof vanuit capaciteitsoverwegingen twee rijstroken nodig. Voor aansluiting op de hoofdrijbaan van de A28 zal er, vergelijkbaar met de huidige situatie, één rijstrook moeten afvallen. Door de wijze waarop de invoegstrook, komende vanaf de Uithof, invoegt op de parallelrijbaan is volgens de regelgeving, die met name de verkeersveiligheid borgt, een grotere lengte nodig tussen de invoeging en de afstreping van de 2e rijstrook dan in de huidige situatie. Hierdoor moet het wildviaduct Wildsche Hoek worden verbreed met ca. 8,5 m.

ook wat het zicht betreft en daarvoor zijn ook bepaalde 'richtlijnen' vastgesteld, namelijk dat voor de gidssort het ree de 'hoogte x breedte/ lengte minimaal 1.5' dient te zijn (zie in deze o.a. ook de 'Leidraad faunavoorzieningen bij Infra (MJPO, 2013), Bijlagen, Hoofdstuk 8.2.3: Grote faunavoorziening'), dus als de betreffende wildtunnel nog langer wordt is het dus o.i. wel degelijk van belang de ecologische effecten daarvan dan in kaart te brengen. Daarbij dient er dan ook rekening mee te worden gehouden, dat de tunnel thans niet geheel open is, maar in zekere zin uit een viertal 'compartimenten' bestaat, waarbij er voor de dieren die er gebruik van maken ook een onderscheid is in welk compartiment ze gebruiken, althans waar ze een bepaalde voorkeur voor hebben. Nu is de faunapassage 'De Wildsche Hoek' een faunapassage die heel veel door dieren wordt gebruikt, zo niet de beste gebruikte in de gehele regio, en mede gezien de cruciale functie die deze voor de hier gelegen ecologische verbinding heeft is het van belang dat ook zo te houden (zie wat betreft onderzoek betreffende faunapassages in de regio o.a. ook: 'Monitoring gebruik faunapassages Rijkswaterstaat Utrecht (Bureau Waardenburg, 2006)').

Juist door ook de effecten van de ingreep op de betreffende EVZ (inclusief bijbehorende faunapassages) goed in kaart te brengen, wordt ook duidelijk of door de betreffende ingreep, naast de direct ruimtelijke effecten op aanwezige biotopen (inclusief de aldaar voorkomende beschermde soorten), ook 'de verbindingfunctie van het gebied voor soorten en ecosystemen' in het geding is en daarmee dus ook de 'robuustheid en aaneengeslotenheid' van de EHS'.

Zoals ook in het 'Deelrapport natuur' aangegeven wordt bij de toetsing van de EHS uitgegaan van het zogenaamde 'Nee, tenzij-beginsel'. Voor zover er dus door het initiatief een significante aantasting van wezenlijke kenmerken plaatsvindt dient er dan dus eerst te worden bezien of er van een groot openbaar belang sprake is en of er geen alternatieven zijn. Pas als dat het geval is kan er sprake zijn van compensatie. Bij de toetsing van de effecten wordt dan in het 'Deelrapport Natuur' wel aangegeven dat daarbij wel al rekening is gehouden met eventuele mogelijke mitigerende maatregelen, maar niet voor zover sprake is van compenserende maatregelen. Alhoewel dan in het 'Deelrapport natuur' wordt geconcludeerd, zoals ook hiervoor al aangegeven, dat er van het initiatief 11

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

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

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

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

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

	wildviaduct, dat zo'n cruciale schakel in de hier voorkomende ecologische verbinding vormt, o.i. dus eenvoudig kunnen worden ontzien.		
14	<p>Zoals ook uit het 'Mitigatie- en compensatieplan' duidelijk wordt, is men voornemens de aantastingen zoals deze t.g.v. het initiatief zullen optreden ruimhartig te compenseren. Daartoe wordt per deelgebied een groot aantal maatregelen voorgesteld, die ook als zodanig in het 'Landschapsplan' zijn opgenomen.</p> <p>En alhoewel de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. op zich verheugd is, dat ervoor is gekozen een ruimhartige mitigatie (met name ook t.a.v. de binnen het studiegebied voorkomende beschermde soorten, waaronder diverse vleermuissoorten, etc. 10) en ook compensatie toe te passen, zowel m.b.t. de EHS als ook de Boswet, stelt zij er wel vraagtekens bij hoe een eander in het gebied zal landen.</p> <p>Zo zijn er m.b.t. de boscompensatie in het 'Mitigatie- en compensatieplan' een aantal locaties aangewezen, maar de vraag is dan of dat daarvoor dan wel de optimale locaties zijn. Zo is o.a. ter hoogte van de Universiteitsweg in de aanleg van diverse bospercelen voorzien, althans zo heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat uit de stukken begrepen (zie o.a. ook de bij het 'PlanMer 2e fase' gevoegde kaart 10.5: 'Ontwikkeling bosgebieden', evenals het 'Mitigatie- en Compensatieplan', hoofdstuk 7.5: 'Locaties EHS compensatie', onder locatie 1: 'Gemeente De Bilt' én ook het 'Landschapsplan', de figuur op pag. 118, maatregelen 47 en 48/2NL5)). Nu is het altijd mooi als zo tot een versterking van de hier voorkomende ecologische verbindingzone kan worden gekomen, maar o.i. zou het wel goed zijn als bij die compensatie dan wel eveneens wordt aangesloten bij de hier voorkomende landschappelijke structuur van het 'slagenlandschap' (zie in deze ook de 'Gebiedsvisie De Bilt-Zuid (De Bilt, 2015)' en dan in het bijzonder het daarin opgenomen 'Raamwerk van kwaliteiten')¹¹. In die zin zou het o.i. goed zijn als ook wordt gekeken of daar waar ter hoogte van het landgoed Sandwijck een aantasting van aldaar voorkomende bosschages plaatsvindt, of ook daar niet, uiteraard rekening houdend met ter plaatse voorkomende aanwezige ecologische en ook landschappelijke kwaliteiten, een bepaalde boscompensatie zou kunnen plaatsvinden, dus ook rekening houdend met de eisen die soorten aan de hier voorkomende ecologische verbinding stellen. ¹²</p> <p>Dan wil men kennelijk ook de beplanting ter hoogte van de wildtunnel de 'Wildsche Hoek' herstellen, evenals bepaalde mitigerende maatregelen nemen t.b.v. het functioneren van het betreffende wildviaduct zelf (zie o.a. ook het: 'Mitigatie- en compensatieplan', Hoofdstuk 6.1.3. 'Mitigerende maatregelen gericht op het verminderen van de barrièrewerking', onder de 'Maatregel 2N4', pag. 48, evenals het 'Landschapsplan', Figuur op pag. 122, de maatregelen 56 en eveneens 2N4), hetgeen op zich natuurlijk mooi is, maar de vraag voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is dan wel hoe dat in verhouding staat tot de maatregelen zoals de nog pas vrij recent ter plaatse zijn uitgevoerd in het kader van de verbreding van de A28 en waarbij hier toen ook al bomen zijn aangeplant en watergangen zijn verbreed en ook op een van de toeritten (van de toenmalig S8) toen bepaalde plekken bewust zijn open gelaten om aldaar het bouwen van een burcht door de das mogelijk te maken.</p> <p>Hetgeen hiervoor m.b.t. een goede landschappelijke inpassing is gesteld t.a.v. de voorgenomen boscompensatie ter hoogte van de Universiteitsweg, geldt eigenlijk ook t.a.v. de boscompensatie zoals deze ter hoogte van zowel de Nienhof, het Bunkerterrein ten zuiden van Amelissewaard, als ter hoogte van de Hooge Kampseplas is voorzien, ook al gaat het bij de Hooge Kampseplas dan kennelijk niet alleen om een boscompensatie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Invulling van de natuurcompensatie op de locatie omgeving Sandwijck/De Uithof is mede naar aanleiding van deze zienswijze in het tracébesluit aangepast.</p> <p>Met de recent, in het kader van de verbreding A28, aangeplante bomen nabij wildviaduct Wildsche Hoek zal zorgvuldig worden omgegaan. Bomen en struiken die voor de Ring Utrecht moeten worden gekapt, zullen zoveel als mogelijk ter plekke worden herplant of gecompenseerd.</p>	Nee
15	Uiteraard goed dat er ook naar de effecten van de verbreding op de waterhuishouding wordt gekeken (zie ook het: 'Deelrapport Water'). Met name de laatste tijd met de enorme hoosbuien, waarbij ook verschillende rijkswegen en bijbehorende tunnels blank zijn komen te staan, staat gelukkig het 'hoosbuien-proof' maken van de (rijks)wegen volop in de belangstelling (vergelijk ook het 'Landschapscafé 'Klimaatadaptatie' zoals dat	Zoals u in uw zienswijze aangeeft is uitgebreid en zorgvuldig gekeken naar de inpassing van het watersysteem, ook in het licht van meer extreme klimaatscenario's. Daarbij wordt ook voor de inpassing van watergangen zorgvuldig rekening gehouden met aanwezige natuurwaarden en de landschappelijke kwaliteit van het plangebied. Helaas is niet op alle locaties te voorkomen dat de watercompensatie daarbij ook ten koste gaat	Nee

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

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

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

Dan wordt tevens voor het landgoed Sandwijck voorgesteld ten noorden van de boog van de A28 naar de A27 de aldaar aanwezige bermsloot naar het noorden te verplaatsen (zie behalve het 'Deelrapport Water', hoofdstuk 5.2: 'Deelgebied A27/A28 en Knooppunt Rijnsweerd', onder maatregel 2W4, met name ook het 'Landschapsrapport', de kaarten op de 13 pag. 114 en ook 116). Het verplaatsen van die bermsloot zal niet alleen leiden tot een aantasting van de waarden van die bermsloot, maar ook tot een aantasting van de bomenrij en ook bosschages die aldaar nu zijn gelegen en een bepaalde functie hebben in de ecologische verbinding zoals deze hier voorkomt (zie hiertoe met name ook hierboven onder het betreffende hoofdstuk 2.4: 'Natuur' en dan onder het hoofdje 'EHS'). In die zin wordt voorgesteld hier als alternatief een dam- of keerwand aan te leggen, zodat een aantasting van de hier gelegen bermsloot en ook bosschages kan worden voorkomen (zie in deze ook hieronder onder het hoofdstuk 2.9: 'MMA').

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

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

van bestaande bomen. Waar mogelijk is dit voorkomen, en waar niet mogelijk is voorzien in compensatie van de bomen.

De watercompensatie nabij de Wildsche Hoek (2W9) is voorzien op die locatie aangezien de compensatie moet plaatsvinden binnen het peilvak waar het extra verhard oppervlak wordt gerealiseerd. Uiteraard wordt bij de invulling hiervan zorgvuldig rekening gehouden met de aanwezige natuurwaarden en de functie van het ecoduct.

Mede naar aanleiding van uw zienswijze is nader onderzoek verricht naar de noodzaak om de watergang tussen knooppunt Rijnsweerd en Sandwijck (2W4) in de richting van Sandwijck te verschuiven. De conclusie is dat het handhaven van de huidige watergang niet mogelijk is op basis van de noodzakelijke ruimte voor de fasering en de kosten.

Mede naar aanleiding van uw zienswijze is gekeken naar de mogelijkheid en wenselijkheid om de tankgracht onder de A28 als waterverbinding te herstellen. Dit blijkt niet wenselijk om het water in Sandwijck niet te belasten met water vanuit het peilgebied ten zuiden van de A28.

Met het waterschap worden nadere afspraken vastgelegd om te voorkomen dat vervuild afstromend wegwater direct in het oppervlaktewater terecht komt. Deze afspraken worden opgenomen in de eisen voor de realisatie.

De gehanteerde neerslagnormen voor het berekenen van klimaatscenario's zijn afgestemd tussen Rijkswaterstaat en Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden en zijn gebaseerd op de vigerende normen die beiden hanteren voor zowel het berekenen van de afvoer van het regenwater van de weg als voor het berekenen van de compensatie effecten op het oppervlaktewater (voldoende waterberging).

16	<p>Ook gezien de dubbele doelstelling van het project, namelijk aan de ene kant het oplossen van de voorliggende verkeersproblematiek, maar aan de andere kant het verbeteren van de omgevingskwaliteit, althans deze niet te laten verslechteren, is het goed dat dit aspect als een afzonderlijk criterium is opgenomen, alhoewel hier natuurlijk ook een relatie met andere thema's is. In ieder geval zijn naar het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in het verleden door Bureau Must al diverse verkenningen uitgevoerd (zie o.a.: 'Ontwerp-verkenning Ring en Linie (Bureau Must, 2010)').</p> <p>Aangegeven wordt dat er door de beoogde verbreding een aantasting van aanwezige ruimtelijke kwaliteiten plaatsvindt, o.a. ook door het ruimtebeslag dat daardoor plaatsvindt, evenals veel tunnels die belangrijke toegangsroutes voor bepaalde gebieden vormen daardoor minder aantrekkelijk worden, zoals die naar de Uithof/het USP. Door bepaalde maatregelen te nemen kan er zo echter ook een optimalisatieslag plaatsvinden, waarbij o.a. wordt verwezen naar de zogenaamde 'Groene verbinding', zoals deze over de A-27 ter hoogte van Amelisweerd is voorzien. Alhoewel die 'Groene verbinding' in landschappelijke zin ook een kwaliteitsverbetering kan betekenen, kan daarvan op de ecologie evenwel ook een negatief effect ontstaan vanwege een extra toeloop op Amelisweerd vanuit de stad.</p> <p>Hoe dat ook zij, door de Werkgroep Sandwijck (en anderen) is voor het Knooppunt Rijnsweerd, mede op basis van de ervaringen die bij het Knooppunt de Hogt (bij Eindhoven) zijn opgedaan, het voorstel nader uitgewerkt om dit knooppunt tot een zogenaamd 'Liniepark Rijnsweerd' te ontwikkelen. Duidelijk zal zijn dat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dit voorstel van harte ondersteunt. Hierdoor zou daadwerkelijk de relatie tussen de stad Utrecht en het platteland kunnen worden versterkt, waarbij nadrukkelijk wordt rekening gehouden met aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark).</p> <p>De Groene Verbinding beoogt een verbetering van de relatie tussen het landgoed Amelisweerd en de stad Utrecht. De gemeente Utrecht is verantwoordelijk voor de inrichting en voor de beheersing van de effecten van een mogelijke extra toeloop vanuit de stad naar het landgoed.</p>	Nee
17	<p>Hiervoor is zijdelings ook al op bepaalde aspecten van landschap en cultuurhistorie ingegaan. Aangezien alle rijkswegen zoals deze deel uitmaken van voorliggend initiatief vrijwel zonder uitzondering door zeer waardevolle landschappen gaan, al dan niet met historische landgoederen, zal de impact van de voorgenomen verbreding en dan in het bijzonder ook de landgoederen Amelisweerd en Sandwijck groot zijn. Hoe men dan ook de 14</p> <p>tot conclusie komt dat de effecten van de voorgenomen verbreding van de Ring Utrecht op aanwezige waarden van landschap en cultuurhistorie beperkt zijn (zie o.a. ook het de 'PlanMer 2e fase', Tabel 14. 3: 'Samenvatting effectbeoordeling voor het aspect landschap en cultuurhistorie') kan de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dan ook niet volgen. Wat betreft de eventuele mitigatie- en compensatieopgaven is het in ieder geval van belang, zoals ook hiervoor al meerdere keren aangegeven, dat daarbij nadrukkelijk ook rekening wordt gehouden met de ter plaatse aanwezige waarden van zowel natuur, landschap als ook cultuurhistorie. Daarbij zou wat landschap en cultuurhistorie betreft dus moeten worden aangesloten bij hetgeen daarover wordt vermeld in de 'Kwaliteitsgidsen Landschappen' van de provincie Utrecht, zowel die wat betreft het Rivierengebied, de Nieuwe Hollandse Waterlinie, als ook het Groene Hart. Daarnaast dient ook te worden aangesloten bij o.a. hetgeen hierover in het 'LOP Kromme Rijngebied (Bron & Partners, 2009)' wordt aangegeven, evenals bijvoorbeeld wat betreft de gemeente De Bilt bij de 'Cultuurhistorische waardenkaart (De Bilt, 2011)'. Op zich wordt het verder natuurlijk wel gewaardeerd dat de diverse maatregelen zoals men die voornemens is te nemen allen, dus zowel die wat betreft de natuurcompensatie als de watercompensatie, op een overzichtelijke wijze zijn opgenomen in het zogenaamde 'Landschapsplan'. Veel van die maatregelen zouden dan nog wel nader moeten worden uitgewerkt, om echt een goed beeld te krijgen wat nu exact op een bepaalde plek wordt beoogd.</p>	<p>De effecten van de verbreding van de Ring op de aanwezige waarden van landschap en cultuurhistorie zijn in de milieu-effectrapportage beoordeeld als beperkt. Dit komt omdat er in het ontwerpproces veel aandacht is besteed aan het zo klein mogelijk houden van het ontwerp (binnen de doelstellingen van bereikbaarheid en verkeersveiligheid), juist vanwege de grote waarden in de omgeving.</p> <p>Bij de inpassing van de mitigatie- en compensatieopgaven is rekening gehouden met de aanwezige waarden vanuit natuur, landschap en cultuurhistorie. In de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoe dit een rol heeft gespeeld bij de verdere uitwerking van dit onderdeel van het project. De door U genoemde rapportages zijn daar niet expliciet bij betrokken, maar de opdrachtgevers van deze rapportages (provincie, gemeenten) zijn betrokken in het gebiedsproces waarin het landschapsplan en de NNN-compensatie is ontwikkeld.</p>	Ja

18	<p>Uitvoering/tijdens de bouw</p> <p>Over de risico's van het verbreden van de A27 ter hoogte van het zogenaamde folie (zie voor de ligging ook de 'PlanMER 2e fase', Figuur 16.1) is natuurlijk al heel veel gezegd, dus zal de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. het op dit moment daarbij laten.</p> <p>Dan is ook in een bouw- en werkterrein voorzien ter hoogte van de toerit van de Universiteitsweg op de A-28 (zie de bij de 'PlanMer 2e fase' gevoegde kaarten en wel de betreffende kaart 16.1). Dat zal behalve tot een aantasting van het hier aanwezige landschap, ook tot een aantasting van de hier gelegen ecologische verbinding kunnen leiden, inclusief de faunavoorziening onder de Universiteitsweg. Hoe men dan denkt te kunnen waarborgen dat deze faunavoorziening kan blijven functioneren, zoals kennelijk wel het voornomen is, blijft voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. vooralsnog onduidelijk. Weliswaar is hier dus ook (op termijn) in een compensatieopgave voorzien, maar de vraag is toch of voor een bouw- en werkterrein niet ergens een minder kwetsbare plek op de Uithof kan worden gevonden.</p> <p>Verder is voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. bovendien de vraag hoe men dan tijdens de bouw van de dan kennelijk noodzakelijke uitbreiding van het 'kunstwerk' ter hoogte van de wildtunnel de Wildsche Hoek dan het ecologische functioneren van deze wildtunnel denkt te kunnen waarborgen (zie hiertoe overigens ook hetgeen hierover in het: 'PlanMER 2e fase' wordt opgemerkt in hoofdstuk 16.2: 'Effectanalyse' en dan in het bijzonder hoofdstuk 16.2 5: 'Natuur', evenals de hoofdstukken 16.3: 'Effectbeoordeling' en ook 16.4: 'Mitigerende maatregelen').</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen), waaronder die bij de aansluiting Uithof. Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project en te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Dat geldt ook voor het werkterrein in de oksel van de A28 en de N412 (Universiteitsweg). Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de tracébesluit-tekeningen verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. Daarbij wordt de ecologische verbinding ontzien. In het vervolgproces worden met de gemeenten nog nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p>	Ja
19	<p>Zoals ook hiervoor al aangegeven onder het hoofdstuk 'Planproces' had men eigenlijk vanaf het begin het door de Kracht van Utrecht aangedragen alternatief 'Kracht van Utrecht 2.0' als hét planalternatief tot op het einde mee moeten nemen. Nu richt men zich feitelijk bij het MMA alleen op een optimalisatie van het VKA, hetgeen dan wel op bepaalde plekken tot een verbetering van de milieukwaliteiten kan leiden, maar dat is o.i. dus vanuit een veel te beperkte scope bezien. 12</p> <p><i>12 In de gemeente Utrechtse Heuvelrug is dienaangaande inmiddels een fietspad dat vanaf het Station Driebergen-Zeist door het landgoed Beerschoten-Willinckshof loopt inmiddels met succes van een dergelijke belijning voorzien.</i></p> <p>Wat betreft duurzaamheid is het natuurlijk mooi dat men door o.a. aanbrengen van zonnepanelen de weg zelf in zijn energievoorziening (verlichting, etc.) wil laten voorzien, ook al moet een en ander nog nader worden uitgewerkt (zie ook het: 'PlanMER 2e fase', Hoofdstuk 18.3.1: 'Energie'). Dat is feitelijk in lijn met uw brief aan de kamer van 5 juni, waarbij u de ambitie uitspreekt om de energievoorziening van de infra, waaronder het wegennet, in 2030 klimaatneutraal te laten zijn. Met name ook op dit gebied vinden thans talrijke innovaties plaats (vergelijk o.a.: de aangehaalde 'belijning met glow in de dark'12), dus zou het mooi zijn als daar ook optimaal gebruik van wordt gemaakt.</p> <p>Dan wordt als MMA-maatregel voor Amelisweerd voorgesteld vanwege het beperktere ruimtebeslag i.p.v. een grondwal een begroeid scherm aan te leggen, hetgeen inderdaad tot minder aantasting van o.a. bos kan leiden (zie ook het: 'PlanMER 2e fase', Hoofdstuk 18.3.5: 'Natuur').</p> <p>Voor zover aan de in het OTB voorliggende Voorkeursvariant dan wordt vastgehouden, zou in de verbindingsboog tussen de A28 en A27 ter hoogte van het landgoed Sandwijck van een keer- of damwand gebruik kunnen worden gemaakt, zodat ook daar van een minder ruimtebeslag op de aanwezige natuur, inclusief de bestaande bermsloot en bomenrij, sprake zou kunnen zijn (zie eveneens hiervoor onder het 2.5 hoofdstuk: '(Bodem) en Water'). Er zou dan zijn aangegeven dat dat vanwege de fasering bij de</p>	<p>De motie Vendrik is uitgevoerd door het alternatief "Kracht van Utrecht" volwaardig mee te nemen in de MER eerste fase. Uit deze studie blijkt dat het alternatief niet probleemoplossend is en daarom is afgefallen. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit 2005 – 2016 voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p> <p>Naar aanleiding van de zienswijzen is een afweging gemaakt van de landschapswal bij Amelisweerd. Er is besloten deze te vervangen door een landschapsscherm. In de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit is deze verandering opgenomen.</p> <p>Het toepassen van een damwand bij Sandwijck is tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit nogmaals beschouwd, maar levert inderdaad problemen op bij de fasering van het knooppunt Rijnsweerd waarvoor geen oplossing voorhanden is. Daarom is het voorstel voor een damwand niet overgenomen.</p>	Ja

		bouw niet zou kunnen, maar door het toepassen van creatieve oplossingen zou moeten worden gezien of dat dan toch niet mogelijk is.		
	20	Van de beoogde wegverbredingen van de Ring Utrecht A12/A27 gaat een grote impact op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie uit. Juist ook aangezien o.i. het grote openbare belang onvoldoende is aangetoond, evenals er wel degelijk alternatieven zijn, moet het voornemen dan ook strijdig worden geacht met de daarvoor geldende (wettelijk) (beleids)kaders. In die zin verzoekt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. u alsnog van het voornemen af te zien en maximaal in te zetten op een flankerend beleid, waardoor niet alleen de doorstroming op het HWN kan worden gefaciliteerd, maar ook op het OWN.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee
ZWE-00515	1	Ik ben bang. Bang voor vernietiging van een kwetsbare omgeving, bang voor mijn woonplezier, bang voor 8 jaar of langer overlast door werkzaamheden in mijn achtertuin, bang voor het geluid. En bang dat er een zeer foute keuze wordt gemaakt voor de a27, bang dat er miljarden worden weggegooid waarmee andere, véél urgentere problemen mee opgelost kunnen worden.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	2	Mobiliteit is aan het veranderen. Over 10 jaar blijkt dat de a27 niet verbreed hoefde te worden, dat er miljarden zijn weggegooid door de verkeerde keuzes die gemaakt zijn. Een stuk weg waarop nauwelijks vertraging voorkomt, een stuk weg dat niet voorkomt in de file toplijsten. Een stuk weg dat loop langs een kwetsbaar natuurgebied, een natuurgebied met veel waarde voor de Utrechters, voor de provincie, voor de dieren, bomen en planten, en voor het water dat erdoorheen stroomt. Een gebied dat beschermd moet worden, en dat behoed moet worden voor een aanval door bulldozers en asfalt. Kortom, mijn zienswijze over het ontwerptracébesluit Ring Utrecht bestaat eruit dat ik dit besluit verwerp. Gezien de enorme investeringen die veel risico's met zich meebrengen. Gezien de andere problemen in (Vervoer-)Nederland die urgenter zijn. Gezien de enorme overlast die de verbreding met zich mee zal brengen voor vele Utrechters en ook voor het gebied Amelisweerd/Hollandse Waterlinie en omgeving.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	Nee
ZWE-00516	1	De verbreding van de ring vind ik een uitermate slecht idee. Ik heb begrepen dat er diverse berekeningen gemaakt zijn op basis van verouderde cijfers. Per saldo zal na de aanpassing een tijdwinst van welgeteld 1 (!) minuut worden geboekt. Dat vind ik echt geen 1,2 miljard euro en 6 jaar bouwen (beide onder de meest gunstige omstandigheden; dus zonder tegenvallers) waard. Dit plan kan echt geen doorgang plaatsvinden: de onderbouwing klopt van geen kanten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	2	Laatste jaren hebben diverse neutrale en wetenschappelijke instanties de verbredingsplannen van de A27 onderzocht. Voor zover ik heb gelezen was de conclusie van al deze onderzoeken: Verbreding van de A27 levert minder op dan het kost. Het z.g. "fileprobleem" wordt er zeer waarschijnlijk niet mee opgelost. De schade die dit rampzalige plan met zich meebrengt is daarentegen evident; bijvoorbeeld: -een aanzienlijk deel van Amelisweerd wordt opnieuw gekapt, Mogelijk wordt zelf het hele bos vernietigd doordat de folielaag beschadigt. -1,2 miljard euro belasting geld wordt verkwaanseld, de luchtkwaliteit in en om Utrecht zal nog verder verslechteren. Alles wijst erop de keuze van de minister om haar asfalt plannen toch door te drukken berusten op louter emotionele motieven. Hoe heeft dit zo ver kunnen komen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau) tevens paragraaf 2.8 natuur (Amelisweerd) en paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (bouwen in het folie bij Amelisweerd).	Nee
	3	Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV	Nee

		sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinigere elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.	en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	
4		U moet bijdragen aan het behalen van de doelstellingen die in de Parijse klimaatop zijn vastgesteld: de plannen die er nu liggen doen dat zeker niet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
5		Mocht het vlies (bij Lunetten) tijdens de werkzaamheden beschadigd worden (en die kans is zeer groot aangezien er nog geen techniek voor handen is die garandeert dat dit niet gebeurt) zal het verkeer op de A27 jaren afgesloten zijn / nog meer gehinderd worden. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.	Ja
6		RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).	Nee
7		Het OTB is gebaseerd op verkeerde (want inmiddels sterk verouderde) cijfers. Dit blijkt uit de nieuwe scenario's voor de economische groei in Nederland welke CPB en PBL eind 2015 hebben opgesteld.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
8		Geraakt in belang: Ja: de overlast van bouw (met name geluid en sluipverkeer) schaadt mijn leefomgeving. Ik voorzie daarnaast ernstige gevolgen voor mijn gezondheid indien het verkeer (en de bijkomende gevolgen daarvan; uitstoot van co2, stikstof en geluid) nog verder toe zal nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00517	1	1) Verkeerseffecten Het taakstellend budget is zo'n 1.1 miljard euro. Gezien deze grote investering is het raadzaam te kijken naar de verkeerskundige effecten van de verbreding van de Ring Utrecht A27/A12 (de aanpak van de A28 rond knooppunt Rijnsweerd is hier ook onderdeel van). Het OTB spreekt van de Ring Utrecht als draaischijf van Nederland. Opvallend in dit opzicht zijn de verwachte effecten op de snelwegvakken direct aansluitend op de Ring Utrecht. Op het wegvak A27 Lunetten naar Gorinchem verwacht het OTB dat de planstudie geen effect heeft; de congestie blijft ongewijzigd ten opzichte van de referentiesituatie in 2030 (verwachte verkeerssituatie zonder planstudie in 2030). Hetzelfde geldt voor het wegvak van de A27 vanaf afslag Bilthoven naar knooppunt Utrecht Noord / afslag Maarssen. Beiden behoren volgens het OTB (p.96) overigens tot het plangebied van de planstudie (resp. Deelgebied 3 en 1). Daarnaast zijn er onderdelen van de Ring Utrecht waar de congestie als gevolg van uitvoering van de planstudie zelfs verergert (zie voetnoot 1): - De A12 bij knooppunt Oudenrijn richting Den Haag; - Het weefvak op de westbaan (rangeerbaan) van de A27 in knooppunt Lunetten. Dit korte weefvak wordt in de nieuwe situatie zwaarder belast, waardoor een file ontstaat die terug kan slaan richting de Bak Amelisweerd; - De hoofdrijbaan van de A27 vanaf de Bak Amelisweerd tot aan knooppunt Lunetten (zie voetnoot 2); - De A27 tussen afslag Utrecht Noord en knooppunt Rijnsweerd (zuidelijke richting). Uit het verwachte totaalbeeld van de resterende congestie (geschetst in figuur 8.5 van	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het totale effect op vertraging op hoofdwegennet (HWN) en onderliggend wegennet (OWN) ten gevolge van het project positief is. Aan de randen van het projectgebied neemt de vertraging weliswaar toe, maar wordt nog wel voldaan aan de streefwaarden ten aanzien van reistijdfactoren (zie Deelrapport Verkeer, paragraaf 8.4). Binnen het projectgebied worden de grootste knelpunten opgelost. Niet alle knelpunten kunnen opgelost worden, vanwege de impact op ruimtegebruik en leefomgeving. Die zou dan namelijk nog groter worden.	Nee

	<p>het MER deelrapport Verkeer, p.106) blijken er in het plangebied veel resterende files te zijn: met name bij knooppunt Oudenrijn en Lunetten, maar ook rond knooppunt Utrecht Noord op de A27 en op de A27 vanaf knooppunt Lunetten in zuidelijke richting. Het OTB concludeert (p.139):</p> <p>“De verbeterde doorstroming op het projecttracé betekent niet dat het volledig filevrij zal zijn; de beperking in de afstroom van knooppunt Lunetten leidt tot enige file, de parallelrijbanen van de A12 zullen nog congestie kennen en tussen de toerit Veemarkt en knooppunt Rijnsweerd zal de verkeersafwikkeling niet probleemloos verlopen. Daarnaast zal er nog file staan op de NRU richting A27 en blijkt de verruiming van de A27 tussen de toerit Bilthoven en de NRU onvoldoende om files geheel uit te bannen.”</p> <p>Oorzaak van het grote aantal resterende files en de grote resterende congestie is de enorme verkeerstoename die bij verbreding van de A27/A12 wordt verwacht. De extra capaciteit die ontstaat, wordt grotendeels ingenomen door de verwachte verkeerstoename. Oorzaak is de aanzuigende werking die snelwegverbredingen altijd blijken te hebben. Omdat slechts een derde van het verkeer op de Utrechtse Ring doorgaand verkeer is, maakt twee derde van het autoverkeer gebruik van de toe- en afritten op de Ring (stads- en regionaal verkeer). Dat zorgt voor een grotere druk op invalswegen van de stad Utrecht. De beperkte tijdswinst op de snelweg gaat verloren door de toegenomen drukte in de stad. Het OTB concludeert zelf op p.142 dat er na realisatie niet veel restcapaciteit voorhanden is en het systeem matig toekomstvast is. Van een robuuste oplossing, die het ministerie voor ogen heeft, is dus geen sprake. Dit punt is strijdig met de uitgangspunten van de planstudie Ring Utrecht A27/A12.</p>		
2	<p>2) Verkeershinder tijdens aanleg Overigens zullen er tijdens de bouw, gedurende acht jaar, ook files ontstaan door afsluiting van wegvakken. Door de nodige aanpassingen aan spoorbruggen zullen ook treinreizigers jarenlange hinder ondervinden. Het OTB zegt hier niets over. Het is geheel onduidelijk hoe het vermijden van overlast tijdens de bouw zal worden geregeld, of hoe extra maatregelen zullen worden bekostigd. Daarnaast is onduidelijk hoe het verkeer wordt geregeld tijdens de werkzaamheden aan de N230 (Noordelijke Randweg Utrecht), onderdeel van de Ring Utrecht, die naar verwachting tussen 2020 en 2022 wordt aangepakt. In eerste instantie zouden de werkzaamheden aan de NRU niet gelijktijdig met de verbreding van de A27/A12 plaatsvinden, vanwege de verkeersproblemen die zo ontstaan. Ook onduidelijk zijn de cumulatieve effecten op de leefomgeving (qua luchtkwaliteit, geluidhinder en aantasting van natuur en landschap) van de planstudie Ring Utrecht plus de (gelijktijdige) aanpak van de NRU. Het OTB brengt dit onvoldoende in beeld.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Het is op dit moment nog onduidelijk hoe het project Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) gerealiseerd gaat worden. Rijkswaterstaat stemt samen met onder andere de gemeente Utrecht en de Provincie Utrecht af over het minimaliseren van de verkeershinder en de hinder voor omwonenden als gevolg van de diverse projecten. Er worden diverse maatregelen getroffen in een gezamenlijke MinderHinder-aanpak om deze hinder zo goed als mogelijk te minimaliseren.</p>	Ja
3	<p>3) Groeiscenario's en verkeersmodellen Bovenstaande verkeerseffecten zijn berekend op basis van een zeer hoog groeiscenario, waar diverse onderzoeksinstituten vraagtekens bij hebben gezet qua realiteitsgehalte. Bij gebruik van een lager groeiscenario (het zgn. RC-scenario), is de verwachte congestie in 2030 te gering om de verbreding van de A12 en A27 te rechtvaardigen, zo blijkt uit het MER deelrapport Verkeer (fig. 5.7 op p.143). Onderzoeksbureau CE Delft schrijft in 2013, naar aanleiding van hun rapport “Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig” (zie voetnoot 3): “De scenario's en verkeersprognoses waarop investeringen in het hoofdwegennet worden gebaseerd, zijn achterhaald en leiden tot onrendabele investeringen. De huidige verkeersvraag is lager dan in de laagste scenario's waarmee wordt gerekend. De huidige besluiten voor wegwitbreidingen zijn gebaseerd op het hoge scenario, waardoor de investeringen ten onrechte een positief economisch effect lijken te hebben.”</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht begin 2015 zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de verkeer en vervoer ontwikkelingen in Nederland op de lange termijn gehanteerd. De landelijke, sociaal-demografische en economische toekomstscenario's van het CPB en het PBL zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook de meest recente beleidsdoelstellingen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is rekening gehouden met de meest recente inzichten van dat moment. Zie voor meer informatie over de modelinstellingen en de kwaliteit van het NRM bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p>	Ja

	<p>Ook bij de gebruikte verkeersmodellen stellen wij vraagtekens. Uit het MER deelrapport Verkeer, p.84, blijkt dat uitgegaan wordt van een stijging van verkeer op het hoofdwegennet van 58% in 2030 ten opzichte van 2010. Het is onduidelijk waar dit cijfer vandaan komt en hoe deze toename te rijmen is met de aanzienlijk lagere prognoses van CPB/PBL (zie voetnoot 4; publicatie 'Nederland in 2030 en 2050: twee referentiescenario's') en PBL in 2016 (zie voetnoot 5; publicatie 'Verkeer en Vervoer in de Nationale Energieverkenning 2015'). Een ander probleem is dat het gebruikte verkeersmodel LMS/NRM volgens TNO (zie voetnoot 6) niet, of niet zonder meer, toepasbaar is voor het bepalen van het effect van OV-maatregelen. Dit betekent dat het oplossend vermogen van OV-alternatieven onderschat wordt. Wij sluiten op dit punt aan bij de zienswijze die 'MOBilisation for the Environment' heeft ingediend namens verschillende natuur-, milieu- en bewonersgroepen in Utrecht (zie voetnoot 7).</p>	<p>Voorts wordt opgemerkt dan in de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage fase conform de richtlijnen met het relatief hoge groeiscenario wordt gerekend bij de effectstudies om ervoor te zorgen dat de (negatieve) effecten van het project op de omgeving/de natuur niet wordt onderschat en daarmee te weinig mitigerende maatregelen zouden worden getroffen.</p> <p>De cijfers over groei van de verkeersprestatie op het HWN betreffen het studiegebied van de Ring Utrecht (58% tussen 2010 en de autonome situatie in 2030 (GE-scenario)) en zijn met het NRM gegeneerd. Er is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd om te bepalen wat de effecten zijn van de nieuwe WLO scenario's voor dit project. Zie verder Oplegnotitie Deelrapport Verkeer.</p> <p>Zoals ook in bijlage A van het deelrapport verkeer is aangegeven, is er in 2012 door een consortium onder leiding van TNO (met MU-Consult en Twijnstra-Gudde met inbreng van TU-Delft) een onafhankelijke audit uitgevoerd op het NRM/LMS. Daarin wordt inderdaad aangegeven dat: "Dit betekent dat de huidige versie van het LMS/NRM niet, of niet zonder meer, toepasbaar is voor het bepalen van het effect van OV-maatregelen." Deze tekortkoming van het NRM was bekend en daar is dan ook naar gehandeld. In de MER eerste fase is naast het NRM, tevens het VRU-model van de regio ingezet. De analyse van het probleemoplossend vermogen van het OV+++ pakket (aangevuld met flankerende mobiliteitsmaatregelen en prijsbeleid) is door het verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng in opdracht van het BRU (Bestuur Regio Utrecht) uitgevoerd. Daaruit bleek dat het OV-alternatief onvoldoende probleemoplossend was.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de ontwikkeling van de (auto)mobilititeit zijn meegenomen in de modelberekeningen. Daarbij is tevens vooruitgekeken naar 2040.</p> <p>Opgemerkt wordt dat de te hanteren uitgangspunten van de verkeersmodelberekeningen met het NRM jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden steeds de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
4	<p>4) Maatschappelijke kosten en baten</p> <p>De beperkte verkeerseffecten en de daarmee samenhangende lage baten, zorgen ervoor dat de maatschappelijke kosten/baten verhouding negatief is bij de verwachte economische groeiscenario's. Dit blijkt uit de MKBA Ring Utrecht van Decisio (zie voetnoot 8) en de Second Opinion MKBA Ring Utrecht van het CPB (zie voetnoot 9). Ook de Commissie MER verwijst hiernaar in hun advies uit 2014 (zie voetnoot 10):</p> <p>"In het bijzonder wil de Commissie opmerken dat het Voorkeursalternatief is gebaseerd op groeiprognoses die nog dateren van voor de economische crises (het EC-scenario). In het maatschappelijk debat wordt dit feit ook veel aangehaald. De Commissie adviseert in het MER/OTB met cijfers te onderbouwen dat de keuze voor het Voorkeursalternatief ook bij de meest actuele (vastgestelde) prognoses nog steeds valide en toekomstvast is."</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Het CPB heeft een second opinion uitgevoerd op de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) en heeft daarnaast een aantal aanbevelingen richting de Minister van Infrastructuur en Milieu (thans de minister van Infrastructuur en Waterstaat) gedaan waaronder het voorstel tot 5 jaar uitstel. Het CPB heeft geconcludeerd dat de MKBA van goede kwaliteit is. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is in haar brief ter voorbereiding van het Tweede Kamer debat over het AO-MIRT van juni 2014 (IENM/BSK-2014 125664) uitvoerig ingegaan op deze aanbevelingen. Deze brief en de</p>	Ja

	<p>Uit de officiële MKBA door Decisio (2014) blijkt dat bij de verwachte lage economische groei uitvoering van de planstudie Ring Utrecht een verlies van 440 tot 485 miljoen euro oplevert. Alleen bij een – onwaarschijnlijk – hoge economische groei kan de snelwegverbreding 500 tot 600 miljoen euro opleveren. Alleen met zéér hoge groei van economie en verkeer kost de verbreding minder dan wat het oplevert aan economische opbrengsten. Maar dit geldt alleen zonder tegenvallers. Het zeer hoge bouwrisico op dit traject wordt niet meegerekend in de MKBA. Ook de kosten ten gevolge van omleidingen en vertragingen die optreden tijdens de bouw zijn niet in de MKBA van Decisio meegenomen (zie voetnoot 11). Hieruit blijkt dat de verhouding tussen kosten en baten is overschat en, met alle relevante posten meegenomen, negatiever is dan berekend.</p> <p>Ook het Centraal Planbureau (CPB, Second Opinion MKBA Ring Utrecht, 2014) vindt het voorkeursalternatief een te groot economisch risico. Het CPB concludeert dat de beslissing over de voorgestelde verbreding van de snelwegen uitgesteld moet worden:</p> <p>"Het voorkeursalternatief is eigenlijk een te dure oplossing om robuust een positief maatschappelijk rendement te genereren" (CPB Notitie, p.2)."</p> <p>Het CPB vindt het ook onterecht dat varianten met 2x6 rijstroken binnen de bak zijn uitgesloten in het kosten/baten-onderzoek. Het afvallen van varianten die uitgaan van 2x6 rijstroken binnen de bak is opvallend. Juist het verbreden van de bak leidt tot technische en financiële risico's die moeilijk beheersbaar zijn. Het CPB stelt in haar 'Second Opinion MKBA Ring Utrecht' dat:</p> <p>"... een variant met 2x6 rijstroken binnen de bestaande bak niet op voorhand is uitgesloten als kansrijke oplossing naast het VKA. In ieder geval kan volgens het CPB het veiligheidsaspect geen reden zijn om een dergelijke variant op dit moment uit te sluiten van onderzoek. Dit betekent dat er alle redenen zijn om een variant met 2x6 rijstroken binnen de bestaande bak in een MKBA te onderzoeken naast het VKA, om zo duidelijk te krijgen of de baten van een variant met '2x6 binnen de bak' opwegen tegen de kosten, inclusief die op het gebied van veiligheid, en hoe dit zich verhoudt tot de kosten en baten van het VKA." (zie voetnoot 12)</p> <p>In de huidige situatie van de A27 liggen er tussen knooppunt Lunetten en knooppunt Rijnsweerd zes (deels versmalde) rijstroken. Van een probleem met verkeersveiligheid is geen sprake voor zover bekend. Het onderstreept de haalbaarheid van een dergelijke oplossing.</p>	<p>aanbevelingen van het CPB hebben niet geleid tot wijzigingen, waarna de voorkeursvariant is vastgesteld.</p>	
5	<p>5) Behoeft aan snelwegcapaciteit</p> <p>Uit al deze onderzoeken door algemeen erkende deskundigen blijkt steeds dat de gekozen oplossing op basis van recente verkeersgegevens en verwachte ontwikkelingen geen oplossing is voor de doorstromingsproblemen. Steeds weer blijkt dat verkeersgroei-scenario's die in de eerdere onderzoeksfasen zijn gebruikt naar beneden moeten worden bijgesteld. Bij toepassing van realistische scenario's blijkt dat de voorgenomen verbreding en aanpassing van de Ring Utrecht niet nodig is en zelfs contraproductief kan werken. Zeker als de congestie op de wat langere termijn wordt beschouwd, valt te verwachten dat door nieuwe technologieën zoals zelfrijdende auto's vanzelf verbetering op zal treden. Minister Schultz van Haegen Geesteranus ging er in 2013 al vanuit dat vanaf 2030 zelfrijdende auto's breed worden toegepast; de verwachte effecten op het oplossen van files zijn erg groot (30% minder files bij 10% zelfrijdende auto's; zie voetnoot 13). Ook vormen van betalen voor mobiliteit (vaak 'kilometerheffing of 'rekeningrijden' genoemd) hebben een groot – en vooralsnog ongebruikt – potentieel om congestie op te lossen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In het MER Eerste Fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016).</p> <p>Voor wat betreft de toepassing van de meest recente verkeersgegevens en verwachte ontwikkelingen in het TB: zie het antwoord op punt (3) van deze zienswijze. Gezien het probleemoplossend vermogen en de bijdrage van het project Ring Utrecht aan de projectdoelstellingen is de conclusie dat de gekozen oplossing nog immer stand houdt; ook op basis van de meest recente verkeerscijfers en de actuele inzichten over de verwachte ontwikkelingen van de (auto)mobiliteit op de lange termijn.</p>	Ja

	Bovenstaande punten 3, 4 en 5 leiden tot de conclusie dat het OTB zich baseert op zwaar overschatte prognoses van economische groei, congestie en verkeersvraag in 2030. Het niet verbreden van de Ring Utrecht A27/A12 is economisch gezien de meest voor de hand liggende optie.		
6	6) Effectief mobiliteitsbeleid en maatwerk Recent nog pleitten het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving voor slimme maatwerkoplossingen in stedelijke gebieden, als alternatief voor weginfrastructuurprojecten (zie voetnoot 14). De kosten van deze laatste zijn relatief hoog, vaak door inpassingskosten. Omdat er alleen welvaartswinst is, als de congestie op snelwegen in de toekomst sterk toeneemt, raden CPB en PBL aan om een no-regret projectvariant op te nemen (i.e. een variant die in alle toekomstscenario's tot welvaartswinst leidt) voor het geval de congestie niet sterk toeneemt. Een voorbeeld van een dergelijke oplossing kan congestieheffing of prijsbeleid zijn. Daarnaast dient de bereikbaarheid van steden "op een andere manier worden gewaarborgd, bijvoorbeeld door extra openbaar vervoer en/of verbeterde fietsvoorzieningen." (p.12 van CPB/PBL 2016, zie voetnoot 14). Zeker anno 2030 zal het aandeel van openbaar vervoer, (e)fiets en andere duurzame middelen van vervoer naar verwachting flink zijn gestegen. Het OTB houdt ten onrechte geen rekening met deze ontwikkelingen.	In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.	Ja
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).	
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)	
7	7) Verkeersveiligheid In het OTB staan twee doelstellingen vermeldt. De eerste luidt (OTB, p.90): "de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden (zoals bedoeld in de structuurvisie I&M, in het bijzonder bijlage 6 van het SVIR) uit de Nota Mobiliteit, op een verkeersveilige manier". Onderdeel van de eerste doelstelling van het project is dus verkeersveiligheid. Het OTB stelt ten onrechte dat de verkeersveiligheid door de planstudie Ring Utrecht toeneemt. De verkeerstoename op de Ring Utrecht en elders (ten gevolge van de verbreding) zorgt in absolute zin voor meer ongevallen, blijkt uit het MER deelrapport Verkeer en de MKBA van Decisio (2014). Dat hier tegenover een daling van het aantal ongelukken op het onderliggend wegennet zou staan (doordat meer automobilisten voor de snelweg kiezen), is onvoldoende onderbouwd. Een verlaging van de maximum snelheid naar 80 km/h zou wel een positief effect hebben op de verkeersveiligheid, vanwege de afname van snelheidsverschillen. Wij betreuren het dat snelheidsverlaging niet is overwogen, ook vanwege de positieve effecten op luchtkwaliteit en geluidhinder. Een ontwerpsnelheid van 80km/h biedt bovendien de mogelijkheid van smallere rijstroken, waardoor 2x6 rijstroken binnen de Bak Amelisweerd passen. Dat zou een enorme financiële meevaller betekenen.	In de MKBA wordt berekend dat er ten gevolge van de toename van de hoeveelheid verkeer er meer verkeersslachtoffers komen. Echter, in de methodiek van de MKBA wordt geen rekening gehouden met de specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die in het tracébesluit aan de Ring Utrecht zijn toegevoegd om de oplossing verkeersveiliger te maken. Voor een volledige analyse van het effect op verkeersveiligheid zie paragraaf 2.1 onderdeel verkeersveiligheid in de toelichting op het tracébesluit.	Nee
8	8) Geluidhinder De tweede doelstelling die het OTB vermeldt, is (OTB, p.90): "de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren." Ook het bereiken van deze doelstelling, is niet gegarandeerd, zoals zal blijken uit punten 8 t/m 12 van deze zienswijze. De geluidshinder zal in sommige woongebieden toenemen, blijkt uit het MER deelrapport Geluid. De geluidhinder rond de A12 is nu al meer dan wettelijk toegestaan. Rond het verkeersplein bij Rijnsweerd zal de geluidhinder ook toenemen. Oorzaak zijn o.a. de geluidschermen op de hoogste fly-over (12 meter boven maaiveld), die slechts 2 meter hoog worden. Ook voor natuur en recreanten neemt de geluidhinder toe. Voor de A27 langs het Markiezenbos van Amelisweerd is niet het stilste asfaltbeton gepland; ook zal afgezien van de rand van de betonbak van de A27 dit gedeelte geen	Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen. Met de geluidbeperkende maatregelen zoals opgenomen in het Ontwerp tracébesluit kan in vrijwel het gehele onderzoeksgebied worden voldaan aan de geluidbelastingen zoals	Ja

	geluidsscherms krijgen. Verder zal het hoge en brede viaduct over de Kromme Rijn en de fly-overs van knooppunt Rijsweerd veel geluidhinder veroorzaken richting Amelisseweerd, waar volgens de gemeente Utrecht anderhalf miljoen mensen per jaar recreëren.	die op basis van de huidige geluidproductieplafonds zijn toegestaan. Langs de A12 geldt bovendien vanuit de Wet milieubeheer de opgave om de geluidbelasting bij de saneringswoningen met ten minste 5 dB omlaag te brengen. Bij de meeste woningen kan aan deze doelstelling worden voldaan en bij de overige wordt een geluidreductie van 3 of 4 dB bewerkstelligd. Per saldo zal de geluidbelasting voor het gehele project na realisatie afnemen ten opzichte van de huidige situatie.	
9	<p>9) Luchtvervuiling</p> <p>De luchtvervuiling zal door toename van het autoverkeer gaan toenemen. Geluidsschermen helpen immers niet tegen luchtvervuiling. Uit het MER deelrapport luchtkwaliteit komen de volgende cijfers (zie voetnoot 15). De toename voor fijnstof (PM10 en PM2.5) en NOx bedraagt voor Deelgebied 1 (A27 tussen afslag Utrecht Noord en afslag Bilthoven) 4.4 tot 4.7%. Voor Deelgebied 2 (A28/A27 rond knooppunt Rijsweerd) is dat 6.5 tot 7%; voor deelgebied 3 (A27 rond knooppunt Lunetten) is het nog hoger, namelijk 7.6 tot 8%. Voor Deelgebied 4 (woonwijken langs de A12) is de toename 4.1 tot 4.3%. Talloze wetenschappelijke onderzoeken (zie voetnoot 16) hebben aangetoond dat luchtvervuiling bij concentraties zoals deze rond Utrecht voorkomen, zeer schadelijk is voor de volksgezondheid. Jaarlijks overlijden duizenden mensen daardoor vroegtijdig en worden tienduizenden mensen ziek in Nederland. De Europese normen voor luchtkwaliteit worden in 2015 in Nederland niet overal gehaald. Er resteren overschrijdingen. Een toename van luchtverontreiniging is gezien de ernstige gezondheidseffecten en de huidige overschrijdingen van Europese luchtnormen volstrekt ontoelaatbaar.</p> <p>Opvallend is verder dat de effecten op roetconcentraties niet in kaart zijn gebracht in het OTB. Roet heeft een dermate negatieve invloed op de gezondheid van omwonenden, dat een studie hiernaar niet mag ontbreken. Ook ontbreekt een berekening van de luchtkwaliteit bij gereedkomen van de verbredingsplannen, die immers is voorzien in 2026/2028 (en niet in 2030). Hetzelfde geldt voor berekeningen van concentraties luchtvervuiling tijdens de 8 jaar durende bouwwerkzaamheden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>Het effect van het project is berekend voor het jaar 2030 omdat dit het eerstvolgende NSL jaar is na realisatie. Direct na realisatie wordt de capaciteit van de verbrede weg nog niet geheel benut. Dit gebeurt pas na een aantal jaren. Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma NSL. Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Elk jaar vindt een monitoring van het NSL plaats waaronder een nieuwe doorrekening van groeicijfers. Ook direct na realisatie. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen.</p>	Ja
10	<p>10) Klimaatdoelstellingen</p> <p>De toename van het autoverkeer, door realisatie van de planstudie Ring Utrecht, is niet verenigbaar met de klimaatdoelstellingen van Nederland, in het licht van het Klimaatakkoord van Parijs. Ook relevant is de rechtszaak die milieuorganisatie Urgenda heeft aangespannen tegen de Nederlandse Staat. Het Kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder CO2 uitstoot in 2020. Deze uitspraak zou een stimulans moeten zijn om te zoeken naar duurzame mobiliteitsoplossingen, die een bijdrage leveren aan deze klimaatdoelstellingen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuilend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p>	Nee
11	<p>11) Natuur, Ecologische Hoofdstructuur en cultuurhistorie</p> <p>De aantasting van de natuurgebieden rond het plangebied, en in het bijzonder de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) van het gebied rond de Kromme Rijn, landgoed Nieuw Amelisseweerd en elders in het plangebied is groot. Maar liefst 8.6 ha. EHS gaat verloren (zie voetnoot 17), zonder dat de noodzaak hiervan is aangetoond, zoals al eerder beargumenteerd. De totale oppervlakte aan te verwijderen bomen/bos bedraagt 37.3 ha. De voorgestelde locaties die ter compensatie gelden, liggen soms te ver van het plangebied vandaan, zijn ruimtelijk niet verbonden met EHS of andere stukken bos,</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang</p>	Ja

	<p>hebben (nog) private eigenaren (waarvan onduidelijk is of onteigening tot de mogelijkheden behoort) of zouden toch al ontwikkeld worden tot natuur (zoals het gebied op landgoed de Niënhof in Bunnik). Ook is nu al duidelijk dat de natuurwaarden van deze nieuw te ontwikkelen natuurgebieden meestal lager zullen zijn dan de gebieden die ze compenseren, blijkt uit het OTB deelrapport Mitigatie- en compensatieplan. Sowieso is het onmogelijk om een eeuwenoud bos te compenseren met gelijkwaardige natuur, zonder daar 100 jaar over te doen. De verbreding van de A27 ter hoogte van Amelisweerd bedraagt 15 meter aan weerszijden. Echter, Copijn (zie voetnoot 18) geeft aan dat veel bomen in de tien meter daarbuiten ook zullen verdwijnen door verschillende oorzaken. Het OTB zou een volledig mitigatie- en compensatieplan dienen te hebben, wat niet het geval is. Wij adviseren om eerst de compensatie-opgave volledig uit te werken, alvorens het OTB voor te leggen ter inspraak. Wachten tot het uiteindelijke Tracébesluit is niet conform de Code Maatschappelijke Participatie (zie voetnoot 19).</p> <p>De opgave voor natuurcompensatie is qua invulling afhankelijk van besluitvorming in de Provinciale Staten. De Provinciale Staten dienen in te stemmen met de invulling van de natuurcompensatie. Zonder die instemming kan er geen goedgekeurd Tracébesluit komen. Gezien de kritische houding van de Provinciale Staten (zie voetnoot 20) van Utrecht, kan dit een probleem vormen voor de uitvoerbaarheid van de verbredingsplannen (zie ook punt 14). Bovendien is het zo dat aantasting van de EHS alleen toegestaan is "als er sprake is van een groot openbaar belang en er geen alternatieve oplossingen zijn" (aangehaald in MER deelrapport Natuur, paragraaf 2.6). Het OTB en geen enkele van de MER/OTB deelrapporten bevat een afdoende antwoord op deze wezenlijke vragen. Voor zover hier niet beschreven, sluiten wij ten aanzien van de EHS aan bij de zienswijze van de Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht.</p> <p>De aantasting van natuur betreft ook de toename van de stikstofdepositie. Door andere routekeuzes van automobilisten zullen zelfs de Natura 2000 gebieden van onder meer de Veluwe negatieve effecten ondervinden door de toename van stikstofdepositie als gevolg van de verkeersstroom. De PAS methodiek biedt hiervoor geen oplossing. De aantasting van het cultuurhistorisch erfgoed in het gebied, waaronder de Limes, Hollandse Waterlinie en de landgoederen Oud en Nieuw Amelisweerd, is ook een belangrijk punt van zorg voor Milieudefensie. Een Heritage Impact Assessment ontbreekt vooralsnog. Wij verzoeken die alsnog uit te voeren.</p> <p>Verder ontbreekt een goede inventarisatie van flora en fauna in het plangebied. Hierdoor is niet duidelijk welke negatieve effecten zullen optreden. De locatie van de werkterreinen ten behoeve van de bouwwerkzaamheden zijn bovendien nog niet bekend (en afhankelijk van af te geven vergunningen door de gemeente Utrecht), en daarmee ook de negatieve effecten niet. Dit zelfde geldt voor de extra plekken voor waterberging in het plangebied, die nodig zijn vanwege het grotere oppervlak aan asfaltverharding. Een precieze invulling en daar aan verbonden risico's zijn onvoldoende in beeld gebracht in het OTB. Voor zover hier niet beschreven, sluiten wij op het punt Natuur (EHS, Amelisweerd, compensatie, boscompensatie, soorten, ecologie, Natura 2000 en stikstofdepositie) aan bij de zienswijze, die 'MOBilisation for the Environment' heeft ingediend namens de Kerngroep Ring Utrecht en verschillende natuur-, milieu en bewonersgroepen in Utrecht.</p>	<p>noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstrend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermde) soorten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p> <p>Er is sprake van een groot openbaar belang zoals blijkt uit de doelstellingen van het project. Middels de realisatie van het tracébesluit zal de doorstroming op de Ring Utrecht verbeteren. zal de verkeersveiligheid verbeteren en blijft de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig of zal waar mogelijk verbeteren.</p> <p>De compensatie van de aantasting van Natuurnetwerk Nederland (NNN) is onderzocht en in het tracébesluit vastgesteld. Daarmee is de 'Nee, tenzij'-toets op de aantasting van NNN volledig toegepast en blijkt ook de noodzaak van het project. In de Oplegnotitie Mitigatie en Compensatie 2020 en de Nota van Wijziging 2020 is de compensatie voor NNN beschreven.</p> <p>De Provinciale Staten hoeven niet in te stemmen met de natuurcompensatie. De minister van Infrastructuur en Waterstaat is het bevoegd gezag. Wel is ervoor gekozen om zoveel mogelijk het bestaande en vastgestelde provinciaal beleid te volgen voor dit aspect. Er is een onderzoek aan flora en fauna uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. In 2015 en in 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn de effecten van de Ring Utrecht op (beschermde) flora en fauna bepaald en is beschreven welke mitigerende en compenserende maatregelen getroffen zullen worden om schade en verstoring te</p>	
--	---	---	--

		<p>voorkomen en beperken dan wel te compenseren. Zie deelrapport Natuur 2020 en Oplegnotitie Mitigatie en Compensatie 2020.</p> <p>Het project voldoet aan de Code Maatschappelijke Participatie in het gevolgde besluitvormingsproces. Daarbij is er op verschillende momenten aan omgevingspartijen gevraagd mee te denken, onder meer waar het betreft het voorkeursalternatief, de trechtering van varianten en de keuze van de voorkeursvariant.</p> <p>Verder heeft de Commissie Schoof in haar rapport van maart 2013 geconcludeerd dat de gevolgde besluitvormingsprocedure zorgvuldig is geweest. Ook de Commissie m.e.r. heeft een positief oordeel over het uitgevoerde onderzoek afgegeven.</p> <p>De cultuurhistorische waarde van het studiegebied is voldoende onderzocht om een besluit op te baseren. Het uitvoeren van een Heritage Impact Assessment leidt niet tot aanvullende informatie voor de onderbouwing van het tracébesluit omdat cultuurhistorie al in de milieueffectrapportage onderzocht is. De locaties van de werkterreinen zijn bij het ontwerp-tracébesluit aangegeven. Aanpassingen daarna zijn beschreven in de Nota van Wijziging 2020 en opgenomen in het Tracébesluit. De effecten zijn beschreven in de milieueffectrapportage (Hoofdstuk Situatie tijdens de bouw).</p> <p>Anders dan u aangeeft zijn de locaties voor waterberging exact aangegeven in het deelrapport Water, en ook als zodanig op de ontwerp-tracébesluit-kaarten vastgelegd. Op een aantal locaties is in het tracébesluit tot een andere oplossing gekomen. Zie hiervoor verder de Nota van Wijziging 2020.</p>	
12	<p>12) Groene Verbinding</p> <p>De voorgestelde Groene Verbinding (zie voetnoot 21), het "dak op de bak" ter hoogte van het Markiezenbos van landgoed Nieuw Amelisweerd kan geen onderdeel van de compensatie-opgave zijn. Deze groene verbinding heeft onvoldoende draagkracht voor volgroeide bomen, en zal dus hoogstens een park-uitstraling kunnen hebben. Bovendien is de ligging een stuk hoger dan het omliggende bos, waardoor zelfs extra bomen zullen moeten sneuvelen. Aan de oostzijde van de verbinding resteert na verbreding nog maar een klein strookje natuur, waardoor de verbinding ecologisch gezien weinig waarde heeft. De tunnel van de Groene Verbinding is bovendien een gevaar voor de gezondheid van sporters op omliggende sportvelden en recreanten in Amelisweerd. Rond de beide tunnelmonden zal de concentratie roet, fijnstof, stikstofdioxide en andere luchtvervuilende stoffen namelijk naar verwachting sterk verhoogd zijn.</p>	<p>De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die vanuit de cultuurhistorische context beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden.</p> <p>Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. Verder is de gehanteerde draagkracht identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat bij een dergelijke draagkracht een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.</p> <p>Het is juist dat rond de locaties waar de overkapping begint en eindigt er een hogere concentratie van luchtverontreinigende stoffen zal zijn. Ook hier blijven de concentraties echter ruim beneden de normen, waardoor geen nadere lokale maatregelen noodzakelijk zijn. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname na realisatie, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door Europese maatregelen. De Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.</p> <p>In de milieueffectrapportage zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p> <p>Het project Ring Utrecht is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Elk jaar vindt een monitoring van het NSL plaats waaronder een nieuwe doorrekening van groeicijfers. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. Bij de in werking treding van de Omgevingswet gaat het NSL daarin op. Monitoring vindt dan plaats in het kader van de Omgevingswet.</p>	Nee
13	<p>13) Risico's van bakverbreding</p> <p>Een heikel onderwerp is de verbreding van de betonbak van de A27 en het aansluitende vlies ten zuiden van het viaduct ter hoogte van de Koningsweg. Uit de diverse technische</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Ja

	<p>rapporten (zie voetnoot 22), gepubliceerd op de website www.ikgaverder.nl, blijkt dat de voorgestelde methoden om de betonbak te verbreden, in de gekozen combinatie, nooit als zodanig zijn toegepast. Met name aantasting van het vlies zou ernstige gevolgen kunnen hebben. Uit de gepubliceerde technische rapporten blijkt dat de kwaliteit van de grond boven het vlies op sommige plekken niet goed is, wat de kans op lekken tijdens de bouw verhoogt. De gevolgen voor de grondwaterstand van de bouwwerkzaamheden en de bakverbreding zijn onvoldoende in beeld gebracht. Bij beschadiging van het vlies, een reëel gevaar bij risicovolle bouwmethoden, is het risico op aantasting van natuur, maar ook op schade aan woningen en kantoorpanden groot. Deze risico's, inclusief de mogelijke financiële tegenvallers, zijn in het OTB onvoldoende in beeld gebracht. Het is onvoldoende beargumenteerd dat de technisch ingewikkelde verbreding van de bak mogelijk is binnen het gestelde budget van 1.1 miljard euro.</p> <p>Het verbreden van de bak schendt bovendien de uitspraak van de Raad van State uit 1980, die met verwijzing naar de hoge natuurwaarden van Amelisweerd de huidige bakconstructie heeft voorgeschreven. Die beperking staat nog steeds. De motivatie om deze uitspraak teniet te doen ontbreekt.</p>	<p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>De uitspraak waaraan u in uw zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Actie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. Uit het thans voorliggende ontwerp-tracébesluit met bijlagen en uit de bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, blijkt dat niet langer met de huidige bakconstructie kan worden volstaan, wanneer extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd. Dit geldt des te meer wanneer eisen van verkeersveiligheid worden meegenomen. Bovendien geldt dat met dit ontwerp-tracébesluit ten behoeve van de wegverbreding op de A27 nieuwe bestemmingen zullen worden vastgesteld, die in de plaats zullen treden van de thans geldende planologische voorschriften.</p>	
14	<p>14) Uitvoerbaarheid Het OTB is strijdig met de eisen die voor een Tracébesluit gelden (zie voetnoot 23), namelijk: het besluit mag niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit moet een goede ruimtelijke onderbouwing bevatten. Omdat de mitigatie en compensatie van de EHS nog niet geregeld zijn, is het besluit vooralsnog niet uitvoerbaar, wat strijdig is met het beginsel van een goede ruimtelijke ordening.</p>	<p>U stelt dat het voorliggende tracébesluit strijdig is met een goede ruimtelijke ordening. In de Tracéwet is - anders dan in de Wet ruimtelijke ordening - de norm van een goede ruimtelijke ordening echter niet als zodanig opgenomen. Er is dan ook geen sprake van strijdigheid met een goede ruimtelijke ordening.</p> <p>Verder geeft u aan dat het besluit voor wat betreft de motivering daarvan een goede ruimtelijke onderbouwing moet bevatten. Het tracébesluit voldoet voor wat betreft de inhoud en de motivering daarvan aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Er ligt een zeer zorgvuldige motivering en belangenafweging ten grondslag aan het besluit. Verder blijkt uit niets dat het tracébesluit niet uitvoerbaar zou zijn.</p> <p>Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluitontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is de volledige uitwerking van de compensatieopgave opgenomen.</p>	Ja
15	<p>15) Nieuwe inzichten in bereikbaarheid Milieudefensie betreurt het dat de vele nieuwe inzichten in effectief mobiliteitsbeleid niet benut worden in het OTB. Een andere keuze dan die voor meer snelwegasfalt biedt enorme kansen voor de bereikbaarheid van de hele stadsregio Utrecht. Een inzet op een beter openbaar vervoernetwerk in de stad Utrecht, een beter fietsnetwerk en betere fietsvoorzieningen, bieden veel meer maatschappelijke meerwaarde dan een paar extra rijstroken op de snelwegen rond Utrecht. De negatieve effecten op de gezondheid van bewoners langs de Utrechtse Ring zouden een extra stimulans moeten zijn voor een andere oplossing voor bereikbaarheidsproblemen. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu weet hoe het moet. De brochure van het ministerie "De brede bereikbaarheidsaanpak langs vijf sporen" (zie voetnoot 24) spreekt van een trendbreuk in de aanpak van mobiliteitsbeleid. Trends als veranderend reisgedrag onder jongeren, nieuwe technologieën, mobiliteitsmanagement, kansen voor OV- en fietsbeleid, en elektrisch vervoer en duurzaamheid als drijfveer, worden allemaal onderschreven. En als er dan geïnvesteerd wordt in grote infrastructuurprojecten, dan alleen waar het economisch rendement het hoogst is. Deze nieuwe, brede mobiliteitsaanpak is de juiste weg naar effectiever investeren in bereikbaarheid. Milieudefensie betreurt het dat het</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Het landelijk mobiliteitsbeleid is voor het project een randvoorwaarde. De totstandkoming van dit beleid valt buiten de scope van het tracébesluit. De door u genoemde brochure is in lijn met het vigerend mobiliteitsbeleid. Het project en de brochure zijn daarmee niet tegenstrijdig.</p>	Ja

		OTB op geen enkele manier rekening houdt met deze nieuwe inzichten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Juist in een bredere aanpak van mobiliteitsproblemen kan het Rijk aansluiting vinden bij de nadrukkelijke wensen van stad, regio en provincie Utrecht op mobiliteitsgebied.		
	16	Conclusie: Op basis van de bovenstaande argumenten komt Milieudefensie tot de volgende conclusie. Het verwachte, beperkt oplossend vermogen van de voorgestelde verbreding van de A12 en A27 is strijdig met de gestelde uitgangspunten. De toename van het aantal verwachte verkeersslachtoffers is dat ook. Het OTB onderbouwt nergens waarom het – conform de eigen doelstelling – niet mogelijk is om de kwaliteit van de leefomgeving waar mogelijk te verbeteren. Bij de verwachte groei van economie en verkeer is het niet uitvoeren van de planstudie Ring Utrecht A27/A12 economisch gezien het meest rendabel. Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze de planstudie Ring Utrecht A27/A12 niet uit te voeren. Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.	In de toelichting op het ontwerp-tracébesluit is aangegeven dat met het project de doorstroming verbetert, de verkeersveiligheid verbetert en op een groot aantal plaatsen de leefkwaliteit beter wordt. De onderliggende gegevens en onderzoeken zijn in de milieu-effectrapportage gepubliceerd. De Commissie m.e.r. heeft geconcludeerd dat de onderzoeken zorgvuldig zijn uitgevoerd. Er is daarmee geen aanleiding om het besluit te herzien. Er zijn verschillende manieren waarop u op de hoogte kunt blijven van de voortgang van dit project waaronder de nieuwsbrief waarop u zich kunt abonneren via www.rijkswaterstaat.nl . Alle documenten en nieuwe informatie staan op de website https://www.a27a12ringutrecht.nl/	Ja
ZWE-00518	1	Ik ben het absoluut oneens met het ontwerp-tracébesluit van de A27. Ik ben tegen verbreding van de A27. Het is slecht voor het klimaat, en mensen in de buurt (Rijnsweerd) hebben nu al last van veel fijnstof, ze vegen het iedere dag van hun vensterbank op, dus dat komt ook in hun longen. Ik ben ervoor dat het autogebruik wordt teruggedrongen door bijvoorbeeld kilometerquota in te stellen of een belasting te heffen op de benzine, of door autoloze zondagen in te stellen - of alleen mensen die een auto echt nodig hebben een autovergunning te geven of wat ook, in ieder geval moet er wettelijke dwang aan te pas komen. Ik hoop heel erg dat de verbreding van de A27 niet doorgaat.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. De planstudie Ring Utrecht volgt het mobiliteitsbeleid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, dit beleid gaat niet uit van wettelijke dwang om autogebruik te voorkomen.	Ja
	2	Voor het klimaatbelang, opwarming van de aarde.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Nee
	3	Nee, hoogstens dat er tuintjes verdwijnen van het volkstuincomplex ATV Stadion, (maar mijn tuintje zal blijven). Misschien zal de tennisbaan Rijnsweerd verdwijnen, maar dat is niet het grootste bezwaar, dat is echt het klimaat op lange termijn, fijnstof, en natuurbehoud.	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoetslag gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving	Ja

			<p>daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	
ZWE-00519	1	<p>Namens mijn cliënten, de heer xxx en mevrouw xxx, wonende aan de Weg tot de Wetenschap 205 te Utrecht, zenden wij hierbij hun zienswijze op het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) A27/A12 Ring Utrecht. Door uitvoering van het OTB zoals dat nu voorligt raken cliënten hun woning kwijt. In het OTB staan ons inziens diverse onjuistheden, ontbreekt het aan relevante informatie én ontbeert het OTB een zorgvuldige motivatie en belangenafweging. Hieronder zullen wij ingaan op de argumenten waarom wij het niet eens zijn met het OTB en de hieraan ten grondslag gelegen MER, om vervolgens in te gaan op enige alternatieven. Wij hebben bij het geven van ons commentaar de chronologische volgorde van het OTB en MER aangehouden.</p>	<p>U geeft aan dat in het ontwerp-tracébesluit diverse onjuistheden staan, relevante informatie ontbreekt en er ontbreekt een zorgvuldige motivatie en belangenafweging. Het is mogelijk dat in het ontwerp-tracébesluit onjuistheden staan; het doel van het ontwerp-tracébesluit is immers om iedereen de gelegenheid te geven deze stukken in te zien en hier een zienswijze op te dienen als er een onjuistheid wordt geconstateerd. Deze onjuistheid wordt dan gecorrigeerd in het tracébesluit. De onjuistheid moet dan wel helder en precies zijn aangeduid.</p> <p>Er is een onafhankelijke Commissie m.e.r. die de wettelijke taak heeft om de milieu-effectrapportage te toetsen op volledigheid en juistheid. De Commissie is tot oordeel gekomen dat relevante milieu-informatie is geleverd om tot een besluit te kunnen komen. De afweging en motivatie van het besluit staat vermeld in de toelichting op het ontwerp-tracébesluit. U kunt het niet eens zijn met de uitkomst van de belangenafweging, maar dat is iets anders dan het ontberen van een zorgvuldige belangenafweging.</p>	Nee
	2	<p>1. OTB voldoet niet aan het Voorkeursalternatief (VKA) Op 3-12-2010 heeft u het VKA vastgesteld (uitkomst MER eerste fase). De kern van het VKA bestaat uit verbreding van de A27 naar 7 + 7 rijstroken, het verbreden van 'de bak' met 15 meter aan weerszijden en het verbreden van de A12 met 1 rijstrook in beide richtingen. Onderdeel van het OTB is echter dat vanaf het knooppunt Rijnsweerd in zuidelijke richting over een tracé van ca. 1,5 km er sprake is van 7 + 8 rijstroken; dus 15 rijstroken (!), in plaats van de maximaal 14 rijstroken uit het VKA (exclusief vluchtstroken). Het ruimtebeslag ter hoogte van de Weg tot de Wetenschap is daarnaast meer dan de eerder genoemde 15 meter, namelijk ca. 25 meter aan de westzijde (asymmetrisch) ter hoogte van zwembad Kromme Rijn. Dit rechtvaardigt de conclusie dat het OTB niet overeenkomt met het VKA. Door de inconsistentie in de opeenvolgende planfasen van dit project, kan het OTB niet gedragen worden door de motivering die hieraan ten grondslag ligt. Hiermee heeft u de omgeving lange tijd de indruk gegeven dat het ruimtebeslag kleiner zou zijn. Dit is in strijd met het vertrouwensbeginsel.</p>	<p>De kern van het project is een zodanige oplossing dat de doorstroming verbetert op een verkeersveilige manier en met een tweede doelstelling dat de leefkwaliteit gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. In het voorkeursalternatief is aangegeven dat de oplossing ten oosten van Utrecht moet worden gevonden en dat er ontweefd moet worden. Alleen ter hoogte van de Bak van Amelisweerd is specifiek een maat genoemd voor de verbreding van de bak zelf. Het ontwerp-tracébesluit voldoet aan de voorwaarden van het voorkeursalternatief. Dat binnen het ontwerp meer ruimte dan 15 meter nodig is bij de Kromme Rijn is al sinds 2011 bekend en op verschillende meedenksessies getoond in de periode 2011-2016. Deze meedenksessies waren openbaar.</p>	Ja
	3	<p>2. Onzorgvuldige procedure In de Milieu Effect Rapportage (MER) A27/A12 Ring Utrecht 2e fase (maart 2016) is onder 'juridisch kader' (Tracéwet) beschreven dat dit OTB normaal gesproken een 'uitgebreide procedure' zou moeten doorlopen. U heeft echter gebruik gemaakt van overgangsrecht en een 'reguliere procedure' toegepast. U geeft daarbij aan dat het project is opgenomen in de lijst met projecten die vallen onder het overgangsrecht. Het is maar zeer de vraag of het toentertijd bedoelde project overeenkomt met het project dat nu voor ligt. In uw besluit in de Staatscourant 2012 (nummer 25926) is opgenomen dat het Tracébesluit Ring Utrecht in 2014 werd voorzien. Er zijn sindsdien vele uitgangspunten gewijzigd. En het OTB voldoet zoals al eerder gesteld niet aan het VKA. Daarbij willen wij opmerken; voor een plan dat van toepassing is op 'de draaischijf' van</p>	<p>Zoals is aangegeven in de door u aangehaalde tekst is op grond van het overgangsrecht bij de wijziging van de Tracéwet per 1 januari 2012 de reguliere Tracéwetprocedure gevolgd. De conclusies die u daaraan verbindt zijn echter niet juist. Omdat het project daartoe aanleiding geeft, is op diverse momenten, onder meer bij de totstandkoming van de voorkeursvariant, de omgeving uitgebreid betrokken bij de gemaakte tussentijdse keuzes. Ook de Commissie voor de milieu-effectrapportage is diverse malen om een reactie gevraagd. Voorts biedt de gevolgde procedure mogelijkheden om af te wijken van onder meer een eerder vastgesteld Voorkeursalternatief, mede naar aanleiding van reacties vanuit de omgeving. Aldus is de voorbereiding van het ontwerp-tracébesluit zeer zorgvuldig geweest en is de omgeving nauw betrokken geweest. Ook de</p>	Nee

	<p>autorijgend Nederland, dat een omvang kent van in totaal 17 dossiermappen, achten wij het vreemd dat u voor een reguliere procedure heeft gekozen. Voor een zorgvuldige besluitvorming van dit omvangrijke, complexe en zwaarwegende plan dient ons inziens de uitgebreide procedure te worden gevolgd. Het is onzorgvuldig geweest om de tussenliggende stappen in de procedure geen juridische status te geven. Het OTB is hiermee onzorgvuldig tot stand gekomen en daardoor gebrekkig.</p>	<p>AdviesCommissie Schoof heeft in haar rapport van 26 maart 2013 op een zelfde wijze geconcludeerd.</p>	
4	<p>3. Veranderde uitgangspunten maken OTB A27/A12 Ring Utrecht niet meer rendabel Uw besluit voor het VKA dateert van 6 jaar geleden. Vele oorspronkelijke uitgangspunten en randvoorwaarden voor het plan zijn daardoor niet meer juist/actueel. De verwachtingen ten aanzien van economische groei en bijbehorende hoeveelheden autoverkeer zijn in de loop der jaren sterk gewijzigd. Voor het OTB gaat u uit van berekeningen voor het jaar 2030, maar u verwacht ook dat er dan al zelfrijdende auto's zijn die een effect zullen hebben op de files¹. In de CPB notitie Second opinion A27/A12 Ring Utrecht (4 maart 2014) wordt mede vanwege het voorgaande geconcludeerd dat u dit OTB beter kunt uitstellen. Er is nader onderzoek nodig, diverse studies, bijvoorbeeld ook recentelijk nog van het CPB, tonen aan dat meer asfalt niet helpt. Daarbij heeft u niet gemotiveerd waarom u in afwijking van het advies van het CPB toch nu een OTB publiceert. Graag ontvangen wij uw reactie hierop.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in de eerdere fasen van de planuitwerking zijn steeds de meest recente inzichten meegenomen in de studie. De onzekerheid over de toekomst uit zich in het toepassen van een hoog en een laag groeiscenario. In deze ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage fase, maar ook bij de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) zijn de effecten van de verschillende groeipaden in beeld gebracht. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Opgemerkt wordt dat de te hanteren uitgangspunten van de verkeersmodelberekeningen met het NRM jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden steeds de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja

5	<p>4. Onevenredige en onzorgvuldige belangenafweging Om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen is het van het grootste belang om over met name de meest risicovolle elementen van het plan voldoende duidelijkheid te hebben over de impact van maatregelen en bijbehorende kosten. Ons is bekend dat RWS het adagium hanteert: "markt, tenzij...", hetgeen betekent dat zo veel mogelijk wordt uitbesteed aan de uitvoerend aannemer. Dit geldt ook voor veel nadere onderzoeken op het gebied van archeologie, flora en fauna en de maatregelen rondom de aanpassingen van 'de bak' en 'de folie'. U geeft ook in het OTB aan dat op een tal van deze gebieden nog nader onderzoek zal worden verricht (o.a. p.114 prf. 2.2.) U dient een besluit te nemen met afweging van alle betrokken belangen (art. 3:4 Awb) daarom voert u ook onderzoek uit om die belangen goed af te wegen alvorens een besluit te nemen. Dit dient u nader te onderzoeken voordat u dit OTB kunt vaststellen. Zolang de nadere onderzoeken niet zijn uitgevoerd, kunt u die belangen niet goed wegen en mist het besluit een goede zorgvuldige voorbereiding. Door deze onderzoeken tevens naar achteren te schuiven en zelfs door de aannemer te laten uitvoeren, missen ze elke vorm van publieke controle.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Alle relevante aspecten van het voorliggende tracébesluit zijn onderwerp van de uitgevoerde onderliggende onderzoeken geweest, zodat op alle voor dit ruimtelijke besluit relevante punten een goede belangenafweging heeft plaatsgevonden. De omvang van die onderzoeken is vastgelegd in de Richtlijnen voor het project, die gepubliceerd zijn bij aanvang van het project. In de belangenafweging behorende met het ontwerp-tracébesluit is in de milieueffect rapportage gekeken naar onder meer natuur en archeologie. Ook tijdens de realisatie van het project dient de uitvoerend aannemer zorgvuldig rekening te houden met deze aspecten en de daarmee samenhangende belangen. Ook daarvoor zijn onderzoeken nodig, zoals in het ontwerp-tracébesluit aangegeven is. In de MER Actualisatie 2020 is onder meer ingegaan op sinds het OTB uitgevoerd nader onderzoek naar de aanleg van de wegverbreding boven de folie en in de Bak Amelisseweerd. Op basis daarvan is vastgesteld dat deze aanleg veilig kan plaatsvinden zonder dat belangen van derden en van de natuur wezenlijk worden geschaad.</p>	Ja
6	<p>5. Er is sprake van onvoldoende natuurcompensatie De compenserende maatregelen op 'het dak van de bak' worden gezien als compensatie voor het vernietigen van natuur. Dit is ons inziens niet het geval. Een betonnen bak met een gronddekking van ca. 0,5 meter zal nooit een vergelijkbare belevingswaarde kennen met de natuur die wordt vernietigd en waar bomen staan die soms zelfs meer dan 100 jaar oud zijn. De plannen ten aanzien van de compensatielocaties zijn, net als voor 'het dak', nog niet concreet uitgewerkt. Ook zijn deze natuurcompensatiegebieden nog niet planologisch vastgelegd. De compensatie zoals u voor ogen heeft, lijkt daarom allesbehalve zeker. Om daadwerkelijk te kunnen spreken van compensatie en mitigatie, dienen de maatregelen bovendien te worden uitgevoerd voorafgaand aan het vernietigen van de natuur, in plaats van tijdens of als sluitpost van het project. Het is daarom zorgvuldiger om met dit OTB te wachten totdat de gesprekken met overige betrokkenen zijn afgerond en de haalbaarheid en het effect van de plannen echt op (financiële) haalbaarheid kan worden getoetst. Het OTB kan op dit punt niet door de beugel. Ons inziens is de EHS-compensatie op zo'n grote afstand van de oorspronkelijke EHS niet goed genoeg (p. 113 prf. 2.2). De EHS is juist vastgesteld om de natuur in aangesloten gebieden te verbinden, niet om versnipperd weer terug te compenseren. Hiermee voldoet u niet aan de ADCcriteria (p.169) Ook hier gaat u te makkelijk aan voorbij. Hiermee mist het OTB een draagkrachtige motivering. In het kader van de opleveringstoets (art. 12 OTB), willen wij het volgende opmerken. Hoe wordt dit geborgd? Waar wordt vastgelegd wie voor de toets verantwoordelijk is? Hetzelfde geldt in meer of mindere mate voor het evaluatieprogramma (art. 13). Uit ervaring is gebleken dat Natuur en Flora en Fauna compensatie niet goed blijkt aan te slaan op de nieuwe plek. Deze elementen zouden dus ook onder de Opleveringstoets moeten vallen, dan wel gedurende 10 jaar moeten worden gemonitord om zodoende op tijd maatregelen te kunnen treffen.</p>	<p>De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die vanuit de cultuurhistorische context beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisseweerd beter met elkaar te verbinden.</p> <p>De plannen voor de compensatielocaties zijn voldoende concreet in het ontwerp-tracébesluit neergelegd. Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit zijn de compenserende maatregelen concreter geworden, deze zijn te vinden in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit. Het heeft in lijn met het beleid van de provincie Utrecht ook de voorkeur om zo dicht mogelijk bij de ingreep te compenseren, maar het gaat ook om de ecologische toegevoegde waarde. In overleg met verschillende natuurbeherende organisaties en de provincie is daarom gezocht naar locaties die het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en ecologische verbindingen zoveel mogelijk versterken. Deze liggen in de directe omgeving van de Ring Utrecht. De verplichting tot het uitvoeren van een opleveringstoets is geborgd in artikel 23 van de Tracéwet. De minister van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor tijdige uitvoering van de opleveringstoets. Daarbij worden de gevolgen van de ingebruikneming van de gewijzigde weg onderzocht. Het onderzoek zal aanvangen één jaar na ingebruikname van de weg met bijbehorende voorzieningen en uiterlijk binnen één jaar worden afgerond. Het evaluatieprogramma zoals genoemd in artikel 14 van het voorliggende tracébesluit, is geborgd in artikel 7.39 van de Wet milieubeheer. De minister van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor tijdige uitvoering van de evaluatie. De evaluatie beperkt zich tot de in de milieueffectrapportage Tweede fase en de in het kader van het tracébesluit voorspelde milieugevolgen. Het evaluatieonderzoek zal zijn gericht op het meten/berekenen/waarnemen van de werkelijk opgetreden effecten en mogelijk aanvullende maatregelen. In de evaluatie wordt ook nagegaan of aan de verplichting tot natuurmitigatie en compensatie is voldaan. De termijn waarover de evaluatie zich uitstrekt vangt aan vanaf het moment dat met de werkzaamheden wordt gestart tot drie jaar na ingebruikname van de weg met bijbehorende voorzieningen.</p>	Nee

7	<p>6. Onvoldoende maatregelen voor de luchtkwaliteit In uw plan verwijst u naar het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en dat A27/A12 Ring Utrecht daarin is opgenomen. In het NSL is het plan Ring Utrecht als volgt omschreven: Oostelijke rijbaan van km 70,2 tot km 81,7 alsmede delen van de verbindingsboog vanaf A12 (km 63) en naar A28 (km 1,8); extra doorgaande rijstrook + extra weefvak over 6,8 km; maximumsnelheid 100 km/u. Het OTB bevat veel meer extra rijstroken (ter plaatse van de A27 wordt er van 4 en 6 rijstroken gegaan en naar 8 en 7 rijstroken, excl. vluchtstroken). De conclusie is dat u niet kunt verwijzen naar het NSL, omdat het OTB daar niet bij aansluit. Het uitgangspunt zoals beschreven in de MER 2e fase (pagina 67), dat er geen expliciete toetsing luchtkwaliteit nodig is, is dus onjuist. U onderschat de gevolgen voor de luchtkwaliteit, en neemt daardoor onvoldoende maatregelen. Het OTB mist op dit punt derhalve een draagkrachtige motivering.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>Het project Ring Utrecht is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) projectenlijst als volgt beschreven: "Uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en van de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, waarbij de verkeersstromen worden gescheiden (ontweven). Uitbreiding van de A12 tussen Oudenrijn en Lunetten met een extra rijstrook in beide richtingen op de parallelbaan. Uitgaande van opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) tot maximaal 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse aansluitingen en minimaal 80 km/h." Het definitieve ontwerp van de wegaanleg is opgenomen in de monitoringstool, het NSL rekenmodel, en is openbaar en te bekijken met de volgende link www.nsl-monitoring.nl. Het project valt derhalve onder het NSL en wordt binnen het NSL getoetst en niet expliciet binnen het tracébesluit.</p>	Ja
8	<p>7. Onduidelijk of het plan voldoet aan normen voor stikstofdepositie U heeft verzuimd de Aerijs berekeningen aan het OTB toe te voegen. Daarom kan niet worden geconcludeerd of u voldoet aan de grenswaarde voor stikstofdepositie. U stelt dat het plan A27/A12 Ring Utrecht is opgenomen op de lijst van prioritaire projecten. In het OTB is echter niet terug te vinden welke depositieruimte is gereserveerd (35 mol/ha/jaar?), en wat de uitkomst is van de berekeningen. Daarbij is uw verwijzing naar het PAS, zonder nadere motivering welke maatregelen hier specifiek worden getroffen, onvoldoende om te kunnen concluderen dat er geen effecten op Natura 2000 gebied (de Oostelijke Vechtplassen) zullen optreden. Uw besluit is daarmee onzorgvuldig tot stand gekomen</p>	<p>Inmiddels is het PAS niet meer van kracht en is er sprake van nieuwe juridische kaders met betrekking tot de stikstofdepositie op Natura2000-gebieden.</p> <p>In de Passende Beoordeling 2020 en in de Toelichting bij het tracébesluit 2020 is dit nader toegelicht. Het project voldoet aan de nieuwe wettelijke kaders inzake stikstofdepositie. Uit de Passende Beoordeling blijkt dat er een toename van stikstofdepositie is op Natura2000 Veluwe die zonder nadere maatregelen te hoog is. In het tracébesluit is aangegeven dat hiervoor gebruik wordt gemaakt van ruimte in het stikstofregistratiesysteem en dat er compensatie is vastgelegd.</p>	Ja
9	<p>8. Effecten van samenhangende projecten is onduidelijk De A27/A12 Ring Utrecht hangt samen met de Tracébesluiten A27 Houten - Hooipolder en de A27 Utrecht-Noord - Hilversum en de Uithoflijn. Het is zorgvuldiger om dit OTB uit te stellen, totdat de maatregelen behorende bij de 2 genoemde Tracébesluiten zijn uitgevoerd en de Uithoflijn rijdt. Daarna is pas duidelijk wat de filedruk is op de Ring Utrecht en welke maatregelen nog nodig zijn. Nu vindt u nut en noodzaak voor dit project in (oude) aannames en berekeningen die in de toekomst wel eens heel anders (lager) uit kunnen pakken.</p>	<p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De meest recente landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking zijn steeds de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd.</p> <p>In de berekeningen voor de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage is er vanuit gegaan dat de projecten A27 Houten - Hooipolder, de A27/A1 (inclusief Utrecht-Noord - Hilversum) en de Uithoflijn zijn gerealiseerd. Er wordt dus al rekening gehouden met de gevolgen van die projecten op (auto)mobiliteit. Ook andere, vaststaande projecten van (andere) overheden zijn zo goed mogelijk meegenomen in de berekeningen voor het planjaar 2030. Dit is standaardprocedure voor een MIRT infraproject op het HWN.</p> <p>Zie voor meer informatie over de wijze waarop (aanliggende) projecten en andere beleidsbeslissingen worden meegenomen in de berekeningen bijlage A van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde projecten zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja
10	<p>9. Geen onderzoek naar NGE Wij zien nergens in het OTB terug of u onderzoek heeft gedaan naar Niet Gesprongen</p>	<p>Er is onderzoek uitgevoerd naar NGE. Dit onderzoek is geen onderdeel van het ontwerp-tracébesluit en daarom ook niet gepubliceerd. Het NGE-onderzoek is vooral gericht op</p>	Nee

	<p>Explosieven. De voorgenomen uitbreiding vindt weliswaar grotendeels plaats binnen het huidige wegbeslag, maar niet valt uit te sluiten met de nieuwbouw van een groot aantal kunstwerken en geluidsschermen, dat bij het heien gestuit wordt op een bom of granaat. Het OTB is ook op dit punt gebrekkig en heeft nader motivering.</p>	<p>het borgen van de arbeidsveiligheid gedurende de realisatie. Het rapport kan eventueel worden opgevraagd via ring.utrecht@rws.nl</p>	
11	<p>10. Overlast werkzaamheden tijdens de bouw U laat zich in het OTB nagenoeg niet uit over hoe u omgaat met overlast en hinder tijdens de bouwwerkzaamheden. Ons inziens dient u bij voorbaat aan te geven hoe u de aannemer stimuleert om trillingen, verkeersoverlast en schades te voorkomen. Dit behoort tevens onderdeel te zijn van het MER. Indien namelijk blijkt dat de uitvoering onevenredig ingrijpt op de leefomgeving en doorstroming, kan het project niet uitgevoerd worden. Wij vragen uw aanpassing van het OTB op dit punt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
12	<p>11. Geluid Cliënten vrezen de geluidsbelasting als gevolg van de wegverbreding. De huidige, unieke ligging van de woning ten opzichte van de snelweg zorgt ervoor dat zij nauwelijks geluidshinder ondervinden van de ring Utrecht. Cliënten houden er nog steeds rekening mee dat zij ter plaatse kunnen blijven wonen. Het OTB houdt hier onvoldoende rekening mee.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>De woning aan de Weg tot de Wetenschap 205 kan niet gehandhaafd blijven, deze is in het tracébesluit (net als in het ontwerp-tracébesluit) opgenomen in de lijst te amoveren objecten. Met uw cliënt is overleg gevoerd betreffende het geven van een toelichting op de procedures van de tracéwet en de schadeloosstelling voor de aankoop van de woning op onteigeningsbasis. Inmiddels is overeenstemming bereikt over aankoop van de woning en voortgezet gebruik.</p>	Ja
13	<p>12. Filevorming U stelt dat filevorming in de praktijk vaak op de parallelbaan optreedt. Dit is naar onze ervaring onjuist. De parallelbaan rijdt relatief gezien juist beter door dan de hoofd baan van de A12, juist vanwege 80 km/uur. Het OTB is in die zin gebaseerd op een onjuist uitgangspunt. We vragen u hiermee rekening te houden en dit aan te passen.</p>	<p>Bij het opstellen van de effectberekeningen ten behoeve van het OTB is uitgegaan van de meest recente uitgangspunten op dat moment. De Commissie m.e.r. heeft dat bevestigd in haar eindadvies over het OTB.</p> <p>In het deelrapport Verkeer bij het OTB is te zien dat in de situatie zonder verbreding van de Ring er zowel op de hoofdrijbanen alsook op de parallelrijbanen van de A12 relatief hoge I/C-verhoudingen voorkomen. Dit betekent dat er kans op filevorming is op beide rijbanen; dus ook op de parallelbanen ondanks de maximum snelheid van 80 km/h. Deze hoge I/C-verhoudingen worden veroorzaakt door een te hoge verkeersvraag in verhouding tot de beschikbare wegcapaciteit. Daarnaast speelt terugslag van filevorming elders op het hoofdwegennet een rol.</p> <p>In de - aanvullende - oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente inzichten zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert terwijl de leefbaarheid gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p>	Ja
14	<p>13. Nut en noodzaak niet aangetoond De problematiek concentreert zich volgens u op het deeltracé A28 vanuit Amersfoort naar Hilversum. Wij kunnen dat beamen. Het OTB gaat nu echter uit van 7+8 rijstroken en verderop 7+7 rijstroken voor de A27 tussen knooppunten Rijnsweerd en Lunetten. Er staat echter geen file in dit deeltraject. De voornaamste file in de Ring Utrecht (Amersfoort richting Hilversum) ontstaat door het in- en uitvoegen van verkeer richting de A27 Utrecht-Noord. Maatregelen in dit deeltracé zijn logisch; maatregelen ten zuiden van knooppunt Rijnsweerd zijn dat niet. De investering van ca. € 1,2 miljard is ons inziens niet efficiënt, aangezien de meeste maatregelen worden genomen in deeltracés die geen relatie hebben tot de voornaamste file binnen de Ring Utrecht. Het is ons inziens onnodig om zoveel geld te besteden aan het 'ontvlechten' en daarmee verbreden van de snelweg ten zuiden van knooppunt Rijnsweerd. Kortom; nut en noodzaak van het</p>	<p>U stelt in uw zienswijze dat er geen sprake is van file op de A27 tussen de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten in zuidelijke richting, en dat de maatregelen op dit deeltraject niet logisch zijn.</p> <p>Aangezien dit wegvak van de A27 tussen beide knooppunten juist de bottleneck vormt, staat de dagelijkse file voor dit wegvak. De filevorming in noord - zuid richting slaat gemiddeld terug op de A27 tot de aansluiting Utrecht-Veemarkt, en op de A28 tot de aansluiting Den Dolder (zie Deelrapport Verkeer). Als gevolg van het tracébesluit A27/A1 (dat inmiddels is uitgevoerd) zal de terugslag van de file op de A27 voor knooppunt Rijnsweerd toenemen, omdat het project A27/A1 immers voor een betere doorstroming van de A27 tussen het knooppunt Eemnes en Utrecht-Noord zorgt en daarmee voor een sterkere toevoer van verkeer naar het knooppunt Rijnsweerd. Extra capaciteit op de A27</p>	Ja

	<p>project zijn door u onvoldoende aangetoond. Kunt u overigens bevestigen dat uw wens voor vergaand te 'ontvlechten' en het realiseren van overcapaciteit de reden is dat cliënten moeten verhuizen?</p>	<p>ten zuiden van Rijnsweerd is daarom nodig, om een verkeersinfarct aan de oostkant van Utrecht te voorkomen.</p> <p>Omdat enerzijds sprake is van een capaciteitstekort (vooral in de noord - zuid richting en in mindere mate de zuid - noord richting), en anderzijds sprake is van verkeersonveilige situaties ten gevolge van de zware kruisende verkeersstromen in beide rijrichtingen, zijn de voorgenomen maatregelen op de A27 ten zuiden van knooppunt Rijnsweerd juist wel logisch. De verkeersstromen worden waar mogelijk uit elkaar gehaald, waardoor minder rijstrookwisselingen plaatsvinden, en er wordt voldoende wegcapaciteit gerealiseerd om de huidige en toekomstige verkeersstromen af te kunnen wikkelen (zie Deelrapport Verkeer en de aanvullende Oplegnotitie Verkeer 2020).</p> <p>In deze oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. verkeer en mobiliteit zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar verkeersveiligheid, leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
15	<p>14. Verkeersveiligheid</p> <p>Waarom refereert u bij het thema ongevallen (tabel 6.7) naar gedateerde gegevens (uit 2005- 2009), terwijl we nu in 2016 leven? U dient uw besluit met de meest recente gegevens te onderbouwen om nut en noodzaak van het project aan te tonen. Na 2009 zijn er bijvoorbeeld nog verschillende maatregelen ten behoeve van het vergroten van de verkeersveiligheid uitgevoerd, zoals de verbreding naar 6 rijstroken op de A27 tussen de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten, die een positief effect zullen hebben gehad op de verkeersveiligheid. Daarnaast zullen de auto's in het rekenjaar 2030 ook al veel veiliger zijn. Wij zien graag een onderbouwing van het OTB tegemoet die gestoeld is op de meest recente gegevens die aansluiten bij de huidige situatie.</p>	<p>De gebruikte cijfers zijn afkomstig van Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON) over de periode 2005-2009. De verkeerscijfers worden altijd over meerdere jaren beoordeeld. De registratiegraad van ongevallen is na 2009 aanzienlijk verslechterd. De periode 2005-2009 is de laatste langere aaneengesloten periode met betrouwbare verkeersongevallencijfers.</p> <p>In 2012 is de rijbaan tussen Lunetten en Rijnsweerd voor het verkeer richting het noorden verbreed naar een weefvak met 3+3 rijstroken (was 2+2) waarbij de vluchtstrook over een lengte van 700 meter is vervallen. De aanpassing heeft geleid tot een lichte verkeersveiligheidswinst, echter het ongevalsrisico blijft relatief hoog.</p> <p>De specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die in het tracébesluit aan de Ring Utrecht zijn toegevoegd om de oplossing verkeersveiliger te maken zijn onder andere het aanbrengen van een vluchtstrook op stukken waar deze in de huidige situatie niet voorkomt en het vervangen van de boog van de A28 naar de A27, waarop in de bestaande situatie relatief veel ongelukken gebeuren, door een veiligere boog door het knooppunt. Deze aanpassingen verbeteren de verkeersveiligheid in het projectgebied.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van verkeer en mobiliteit zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar verkeersveiligheid, leefmilieu en gezondheid geactualiseerd.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja
16	<p>15. Negatieve grondbalans</p> <p>U geeft aan dat er bij de verbreding van 'de bak' ca. 60.000 m3 grond vrijkomt en u verwacht dat deze grond kan worden verwerkt op 'het dak'. Een simpele rekensom laat</p>	<p>De hoeveelheid grond die op het dak kan worden verwerkt is afhankelijk van de uitwerking van het ontwerp door de gemeente Utrecht. De milieu-effectrapportage en het ontwerp-tracébesluit doen hier geen uitspraken over. In de milieu-effectrapportage is ook</p>	Nee

	zien dat op 'het dak' slechts ca. 10.000 m3 grond kan worden verwerkt. Daarmee scoort het OTB zeer negatief op het aspect grondbalans, hetgeen niet in de MER tot uitdrukking komt. Daarnaast betekent dit een forse extra kostenpost zodat er nog meer onduidelijkheid bestaat over de financiële haalbaarheid van het OTB. Wij verzoeken u hierop te reageren.	niet aangegeven dat alle grond in de Groene Verbinding kan worden toegepast. Ook elders, zoals binnen het knooppunt Rijnsweerd is grond noodzakelijk. Een concrete grondbalans zal door de aannemers worden uitgewerkt.	
17	16. Besluit Lozingen Buiten Inrichtingen U geeft aan dat de maatregelen om water uit 'de bak' te zuiveren positief scoren. U vergeet dat u conform het Besluit Lozingen Buiten Inrichtingen in de huidige/autonome situatie ook al maatregelen moet nemen, zodat het OTB op dit onderdeel hooguit neutraal scoort. Maar eigenlijk negatief, want er moet dan meer water gezuiverd worden wat energie kost en afvalstoffen geeft. U geeft hiermee een verkeerd beeld en wij vragen u om hierop te reageren.	Voor de afvoer van het water uit de bak op het bestaande oppervlaktewatersysteem worden aanvullende zuiverende maatregelen voorgesteld. Dit betreft naar verwachting een natuurlijke wijze van zuiveren, zonder extra inzet van pompen of andere technische maatregelen. Daarmee verbetert de toekomstige situatie ten opzichte van de huidige/autonome situatie.	Nee
18	17. Grondwaterproblemen U geeft aan dat er geen grootschalige beïnvloeding van het grondwater plaats zal vinden. Waaruit maakt u dat op? Er zal een verlaging van de grondwaterstand met ca. 5 meter moeten worden gerealiseerd om 'de bak' conform OTB te vergroten. En dat over een grote oppervlakte en gedurende een lange periode. Vanzelfsprekend heeft dat forse effecten en het risico is groot dat er nog veel meer grondwater bemalen zal moeten worden. U heeft onvoldoende met dit risico rekening gehouden. In het gehele dossier van het OTB is geen informatie te vinden over hoeveelheden te bemalen grondwater in m3's/uur of een risicoanalyse van de effecten als het debiet tegenvalt. U verwijst naar 'nader onderzoek'. Zoals reeds eerder een aantal malen gesteld; zonder dit nader onderzoek is uw besluit voor nu onzorgvuldig gemotiveerd en derhalve gebrekkig.	In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat wijzigingen in de grondwaterstand worden beperkt en de effecten hiervan gering zijn. Indien noodzakelijk vinden compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten (onder andere grondwaterstanden) is hierbij standaardprocedure. Daarbij wordt ook een relatie gelegd met de aanwezige kwetsbare objecten binnen het invloedgebied.	Ja
19	18. Veiligheidseisen uit Tunnelwet van toepassing? Beschouwt u de bak van Amelisweerd als een tunnel waardoor de Tunnelwet van toepassing is? Zo, nee waarom niet en hoe zorgt u dan voor een veilige 'bak'?	De bak bij Amelisweerd valt niet onder de tunnels volgens de tunnelregelgeving. Uiteraard zijn er andere richtlijnen waar Rijkswaterstaat zich aan moet houden, die zorgen voor een veilige weg, ook in de bak.	Ja
20	19. Geen draagvlak Lokaal en regionaal is de meerderheid tegen het OTB. Slechts 35% van het verkeer is 'doorgaand verkeer', dus het grootste deel is 'lokaal verkeer'. Dat maakt dat er goedkopere en breder gedragen alternatieven mogelijk zijn. Uw handelwijze getuigt dus niet van een breed draagvlak voor dit plan. Het project A27/A12 Ring Utrecht biedt u een kans om te luisteren naar de lokale bevolking bij wie alle overlast op het bordje komt, om zodoende tot een zorgvuldige belangenafweging en gedragen besluit te komen.	Een grootschalig project als de Ring Utrecht heeft zowel voor- als tegenstanders. De stad Utrecht ligt midden in het land en de A12, A27 en A28 zijn belangrijke doorgaande wegen. Van alle ringwegen in Nederland heeft de Ring Utrecht het grootste aandeel doorgaand verkeer. Bovendien vormt de Ring Utrecht een essentieel onderdeel van het regionaal wegennet. Alternatieven waarbij de opwaardering van een regionaal wegennet het uitgangspunt vormden, zijn in de milieu-effectrapportage eerste fase onderzocht en afgevalen vanwege kosten, het ruimtebeslag, de milieueffecten en beperkt draagvlak in de regio. Het besluit voor het project wordt daarnaast genomen op basis van alle relevante informatie. De Commissie m.e.r. heeft geconcludeerd dat deze afweging op een zorgvuldige manier heeft plaatsgevonden.	Nee
21	20. Compenserende woonomgeving U refereert aan een op te stellen bestuursovereenkomst voor aspecten die buiten het OTB vallen. Wij willen benadrukken dat de vrijstaande woningen, zoals de woning van cliënten, die u moet verwerven, juist door de unieke combinatie van zowel de nabijheid van het stadscentrum als de prachtige natuur, zijn gelegen in een unieke woonomgeving. Vandaar dat wij u verzoeken te zoeken naar een compenserende woonomgeving met inachtneming van onze wensen, in de directe nabijheid van de huidige woning. En zoals u weet is een beschikbare vrijstaande woning in Utrecht en zeker in dit (postcode) gebied en met dit wooncomfort schaars. Een eventueel nog te realiseren bestemming 'wonen' zien wij graag meegenomen worden in dit OTB, zodat vlot daarna een omgevingsvergunning voor het bouwen kan worden aangevraagd.	Rijkswaterstaat gaat met alle eigenaren van woningen die binnen het ontwerp vallen op zoek naar een passende oplossing. Dit gebeurt op basis van artikel 17 Onteigeningswet, inzake de schadeloosstelling. Inmiddels is overeenstemming bereikt over aankoop van de woning en voortgezet gebruik. In het tracébesluit is het niet mogelijk om de bestemming 'wonen' aan percelen toe te wijzen.	Ja
22	Voorgestelde alternatieven	De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de	Ja

	<p>Als bewoners en kenners van het gebied rondom de Ring Utrecht (cliënten hebben ook jaren in Rivierenwijk gewoond nabij de A12) zien cliënten de volgende maatregelen die wel tot uitvoering kunnen worden gebracht:</p> <p>De extra oprit en aanpassingen bij De Uithof, zodat het weven naar de A27 Utrecht-Noord beter verloopt. Dit, in combinatie met maatregelen die zorgen voor aansluiting op het TB A27 Utrecht-Noord-Hilversum, maakt dat de zwaarste file binnen de Ring Utrecht sterk wordt verminderd. En een alternatief voor de 'varkensbocht' en het einde van de A28 is een stadssnelweg maken. Er lijkt overigens in het ontwerp wel weer een nieuwe varkensbocht te ontstaan vanaf de A28 Utrecht naar Hilversum.</p> <p>Maatregelen aan de A12, 1 extra rijstrook op de parallelbaan: doen!</p> <p>Maatregelen aan de A27 vanaf knooppunt Lunetten in aansluiting op het TB A27 Houten-Hoopolder: doen!</p> <p>De Uithoflijn laten rijden en dan, na bovenstaande maatregelen, nog eens kijken wat echt nodig is aan de Ring Utrecht.</p> <p>Deze alternatieven zullen naar verwachting net zo effectief zijn als dit OTB, echter tegen veel lagere kosten en met minder negatieve aspecten op de leefomgeving. Vanzelfsprekend hoeft u, ondanks dat er minder asfalt komt in bovenstaande alternatief, de hoeveelheid compensatie en mitigatie niet te verkleinen. Dit onderdeel van dit OTB kan worden opgevat als compensatie en mitigatie die Rijkswaterstaat eigenlijk al verplicht was te realiseren vanwege de aanleg in de jaren '80. De Raad van State heeft destijds niet voor niets uw voorganger opgedragen een bak te maken om Amelisweerd zoveel mogelijk te sparen.</p>	<p>aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Actie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende MER Tweede Fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p> <p>In de eerste fase zijn diverse alternatieven afgewogen. Het toevoegen van een 'stadssnelweg' als zijnde een nieuwe regionale ringweg, OV alternatieven zijn toen bestudeerd. Een extra oprit en aanpassingen bij de Uithof zijn niet bestudeerd, aangezien er in het verkeerssysteem gezien de opeenvolging van in en uitvoegers geen plek is voor een extra aansluiting.</p> <p>Twee onafhankelijke Commissies (Commissie m.e.r. en Commissie Schoof) hebben eerder geconcludeerd dat de verschildemde onderzoeken zorgvuldig zijn opgesteld en beide Commissies ondersteunen de conclusie dat dergelijke alternatieven niet probleemoplossend zijn. In de Oplegnotitie Verkeer 2020 zijn nieuwe berekeningen uitgevoerd met een geactualiseerd verkeersmodel. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de berekeningen. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen.</p>	
23	<p>De toekomst</p> <p>Cliënten willen voorkomen dat u over enkele jaren in een parlementaire commissie mag verschijnen om u te verantwoorden voor 'het fiasco Ring Utrecht'. U heeft dan € 1,2 miljard uitgegeven zonder enig merkbaar effect voor de reistijd, wellicht een zeer summiere tijdswinst van 1 minuut..., of met het resultaat dat er een zee van asfalt ligt die buiten die paar uur per dag vrijwel ongebruikt erbij ligt, en/of waarbij er grote economische schade is opgetreden doordat de A27 onder water is komen te staan en 'de draaischijf' voor een lange tijd onbegaanbaar is geworden en de kosten van het plan een veelvoud zijn gaan bedragen. En in de tussentijd zijn al die hectares natuur onherstelbaar vernietigd en duurt het nog 100 jaar voordat een gelijkwaardige ruimtelijke kwaliteit kan zijn ontstaan, hoewel dat voor 'het dak' en de snippercompensatie met onleefbare en niet met elkaar verbonden natuur vanzelfsprekend nooit aan de orde kan zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	Nee
24	<p>Overige zienswijzen</p> <p>Tenslotte wijzen wij u op bijgevoegde concept zienswijze van de gemeente Utrecht (zie bijlage). Omdat de gemeente niet in beroep kan gaan tegen het TB, maar wel een aantal punten aanhaalt die wij belangrijk vinden, sluiten wij ons aan bij de daarin genoemde punten en verzoeken wij u dit stuk als herhaald en ingelast te beschouwen.</p>	<p>Het klopt dat de gemeente Utrecht geen bezwaar kan maken tegen het tracébesluit. Wel krijgt de gemeente Utrecht antwoord op al haar ingebrachte punten. De reactie op de zienswijze van de gemeente Utrecht kunt u vinden in het specifieke deel van de Nota van Antwoord. De webadressen staan in uw brief.</p>	Nee
25	<p>Conclusie</p> <p>Het OTB zoals dat nu voorligt voldoet niet. Wij vertrouwen erop dat u onze zienswijzen zult beantwoorden en het OTB/VKA aanpast en waar nodig aanvullend motiveert. Zonder herstel van de door ons genoemde punten, kan het OTB niet in stand blijven. Tot zover onze zienswijzen. Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.</p>	<p>De kwaliteit van het milieu-effectrapport (MER) en de onderzoeken die daarbij horen worden getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r.. Zij heeft in haar eindoordeel de informatie in het MER als 'zorgvuldig en van hoge kwaliteit' beoordeeld. Intrekken van het ontwerp-tracébesluit en de milieu-effectrapportage vanwege onvoldoende kwaliteit is daarmee niet aan de orde.</p>	Nee
ZWE-00520	<p>1</p> <p>Op 9 mei 2016 ontvingen wij uw verzoek om zo gewenst een zienswijze in te dienen over het Ontwerp Tracébesluit van de Planstudie A27/A12 Ring Utrecht (OTS). Met deze brief</p>	<p>Dank u voor uw complimenten over het maatregelpakket.</p>	Nee

	<p>geven wij graag gehoor aan uw verzoek.</p> <p>Allereerst willen wij u complementeren met het totaal pakket aan maatregelen dat u voorstelt teneinde het verkeer op de draaischijf van Nederland ook in de toekomst rijdende te houden. U heeft in de aanloop naar dit OTS goed het oor te luister gelegd in de regio en bij de samenleving en waar mogelijk rekening gehouden met de wensen die daar uit voort kwamen. Ook is het prettig te constateren dat bij keuzes van maatregelen zeker niet altijd de ondergrens van de wettelijk benodigde maatregelen is opgezocht. Wij hebben de stukken tot ons genomen en willen u langs deze weg graag het volgende meegeven.</p>		
2	<p>Verkeer</p> <p>Wij zijn verheugd met uw oplossing tot het ontweven van het verkeer richting Amersfoort al vóór knooppunt Lunetten plaats gaat vinden (inclusief de afslag naar Arnhem). Ons inziens zal hierdoor ook het verkeer op de zuidelijke tak van de A27 beter kunnen doorstromen. Daardoor zal ook de aansluiting van ons duurzaam bedrijvenpark Het Klooster op die A27 minder hinder gaan ondervinden van congestie op de A27 en zodoende de bereikbaarheid van Het Klooster verbeteren.</p> <p>Met een verbeterde doorstroming op de (parallelbanen van de) A12, zal het verkeer ook beter van en naar het onderliggend wegennet kunnen rijden. Zo ook naar dat van Nieuwegein. Wij vragen aandacht voor en waar nodig aanpak naar aanleiding van de mogelijke consequenties die dat voor een tweetal aansluitende wegvakken binnen de gemeentegrenzen van Nieuwegein, te weten de A.C. Verhoefweg en de Laagravenseweg (N408), heeft. Beide zijn voor Nieuwegein de belangrijkste ontsluitingen van ons onderliggend wegennet op de A12. In detail zouden wij graag meer inzicht willen verkrijgen hoe na het gereedkomen van de door u voorgenoemde maatregelen in het OTB de verkeersafwikkelingsniveaus zijn op respectievelijk de A.C. Verhoefweg tot en met de kruising Symfonielaan-Batauweg en inclusief de kruising met de Taludweg-Galecopperlaan, en de Laagravenseweg tot en met de kruising Houtenseweg (N409) en inclusief de kruising met de Ravenswade-Ravensewetering. In relatie met het laatste wegvak achten wij een goede verkeersdoorstroming van de aansluiting Hoograven in het algemeen en op het verkeersplein Laagraven in het bijzonder, nu en in de toekomst van groot belang. Met name dient de verkeersstroom van de Laagravenseweg rechtsaf de A12-toerit richting knooppunt Lunetten voldoende capaciteit te krijgen op beide genoemde wegen. De Provincie Utrecht heeft in een breed verkeersonderzoek ('Verkeerskundige studie uitbreiding bedrijventerrein De Liesbosch/Laagraven', oktober 2014) verkeerskundige kaders meegegeven in geval van ruimtelijke ontwikkelingen op De Liesbosch en in Laagraven-Oost. Wij verzoeken u om met deze kaders rekening te houden bij uw plannen en hierover zonedig met Provincie Utrecht in overleg te treden, en ons daarbij te betrekken, indien deze kaders en uw voorgenoemde maatregelen niet in overeenstemming lijken (te brengen).</p> <p>Voor een goede algehele verkeersafwikkeling op het verkeersplein Laagraven is niet alleen een goede doorstroming van het verkeer op de zuidelijke, binnen de Nieuwegeinse gemeentegrenzen gelegen tak een voorwaarde, maar geldt dit ook op de noordelijke, binnen de Utrechtse gemeentegrenzen gelegen tak, de Waterlinieweg. Gemeente Utrecht is voornemens om na realisatie van de aanpassingen in het kader van de Planstudie Ring Utrecht, de status en capaciteit van de Waterlinieweg te heroverwegen ('Mobiliteitsplan Utrecht 2025, Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen', maart 2016). Te zijner tijd zullen wij dit kritisch volgen omdat wij er (nu) niet van overtuigd zijn dat dit ten goede komt aan het functioneren van dit gedeelte van het regionale en hoofdwegennet. Wij hopen dat u hier ook kritisch op zult blijven en zonedig nader actie zult ondernemen.</p>	<p>Een vlotte verkeersafwikkeling op de aansluitingen van het hoofdwegennet is van belang. In het vervolgproces zal daarom de intensieve samenwerking met de gemeente Nieuwegein op de raakvlakken tussen het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN) in het kader van de bestuursovereenkomst en de MinderHinder-aanpak worden voortgezet. Uiteraard zal Rijkswaterstaat hierover met de gemeente Nieuwegein en overige regiopartners in overleg treden. De door u genoemde specifieke wegvakken komen daarin aan bod.</p>	Ja
3	<p>Meer in het algemeen vraagt Nieuwegein aandacht voor de langere termijn ontwikkelingen die worden voorzien in de A12-zone. Ons is niet duidelijk of er voldoende</p>	<p>In het ontwerp is rekening gehouden met de gewenste ontwikkelingen in het kader van de A12-zone, in de zin dat deze niet worden belemmerd. Er wordt niet vooraf rekening</p>	Nee

	rekening is gehouden met deze ontwikkelingen. Nieuwegein hecht sterk aan zekerheid dat de ontwikkeling van de A12-zone is meegenomen in dit OTB, gezien de omvang en het belang van ontwikkeling van dit gebied.	gehouden met aanvullende geluidwerende voorzieningen ten behoeve van de A12-zone. De ambities zijn daarvoor nog onvoldoende concreet uitgewerkt en in besluitvorming vastgelegd.	
4	<p>Geluidsschermen</p> <p>Het is goed te constateren dat met de plaatsing van de geplande geluidsschermen (tot 7 meter hoogte) in combinatie met stil asfalt op de A12 de geluidsniveaus in de wijk Galecop sterk zal verbeteren. Echter, het gebied liggend tussen deze wijk en de A12, de Galecopperzoom, is in uw geluidsberekeningen niet meegenomen. Dit omdat de beoogde definitieve bestemming daarvan, een intensief en gemengd stedelijk gebied met multifunctionele woonwerkmilieus, nog 'slechts' onderdeel uitmaakt van een regionale visie ('Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal', mei 2011) en het nog geen juridische status heeft, één van uw uitgangspunten. Gemeente Nieuwegein had graag gezien dat er toch al een toekomstbestendige oplossing was gekozen door het geplande geluidsscherm zodanig hoog te maken dat ook na definitieve invulling van de Galecopperzoom het geluidsscherm dan niet nogmaals hoeft te worden verhoogd. Daarom zijn wij inmiddels zelf gestart met een aanvullend onderzoek daarnaar. De uitkomsten hiervan willen wij graag met u delen en indien blijkt dat een hoger geluidsscherm noodzakelijk is, in gezamenlijkheid afspraken maken over hoe wij hier verder op in kunnen spelen. Het kan immers wenselijk zijn om bij de uitvoering al uit te gaan van in de toekomst op te hogen schermen, door bijvoorbeeld hier nu al met de fundering rekening te houden.</p>	<p>Zoals ook in het proces van de Bestuursovereenkomst (BOK) en de Bestuurlijke Stuurgroep (BSG) reeds besproken staat Rijkswaterstaat op basis van bepaalde voorwaarden, in beginsel niet onwelwillend tegenover het werk met werk maken. Overleg over de uitkomsten van uw geluidsonderzoek voor de Galecopperzoom en over de mogelijkheden om eventueel hoger scherm in de uitvoering mee te nemen is altijd mogelijk. Eventuele afspraken hierover zullen geen onderdeel uitmaken van het tracébesluit.</p>	Nee
5	Ook geeft u aan dat u ten behoeve van de bouw van het geluidsscherm aan de zijde van de Galecopperzoom een kleine strook grond van ons wenst te verwerven. Wij gaan daarover graag met u in nader overleg om de mogelijkheden daartoe nader te verkennen.	Er wordt overleg gevoerd met de gemeente Nieuwegein over de te verwerven gronden.	Nee
6	<p>Een ander belangrijk punt voor ons is een goede vormgeving van de geplande geluidsschermen aan de Nieuwegeinse zijde van de A12 (onderwerp van het landschapsplan). De zichtbaarheid van de snelweg vanuit de woonwijk Galecop wordt namelijk groter en daarmee ook de negatieve invloed op de beleving vanuit de wijk. De overgang van de A12 naar de zuidelijke omgeving (bewonerszijde) wordt nog nader vormgegeven. U stelt dat er een nadere analyse van de landschappelijke inpassing gewenst is. De wijk Galecop wordt daarbij niet genoemd, maar wij vinden dat ook dit gebied een van de te analyseren locaties moet zijn. Daarbij vragen wij specifieke aandacht voor:</p> <p>de landschappelijke inpassing van de A12. De schermen aan de bewonerszijde van Nieuwegein dienen zoveel mogelijk vormgegeven te worden met een hoogwaardige (groene) inpassing om zo het geluidsscherm aan het zicht onttrekken. Aan deze zijde dient eveneens rekening gehouden te worden met een toekomstige inrichting van een door ons gewenste ecologische verbindingzone;</p> <p>de nadere uitwerking van "de vormgeving van het raster aan de wegzijde", gericht op de kenmerkende identiteit van Utrecht en Nieuwegein. De kwaliteit van de vormgeving en uitvoering vinden wij hierin zeer bepalend. Nieuwegein wil de ruimte behouden of dat een groene - via beplanting - vormgeving is en/of een bewerking van het raster of kleur. Wij doen dit graag in nadere afstemming met u en gemeente Utrecht.</p> <p>Ook zien wij graag de mogelijkheden verkend tot toepassing van innovatieve en duurzame oplossingen in combinatie met de geluidsschermen. Hierbij denken wij voornamelijk aan de toepassing van zonnepanelen die tegelijkertijd functioneren als geluidsscherm.</p>	De nadere vormgeving wordt opgepakt in het Esthetisch Programma van Eisen, welke wordt meegegeven als contracteisen aan de aannemer voor de daadwerkelijke realisatie. Daarin wordt zowel de landschappelijke inpassing van het gehele wegtracé (dus ook A12 ter hoogte van Galecop) als de vormgeving van de schermen verder uitgewerkt. Dit betreft ook de uitwerking van het raster aan de wegzijde. U wordt betrokken in het proces van het opstellen van het EPvE. Het tracébesluit houdt de optie voor het koppelen van zonnecellen aan de geluidsschermen open.	Nee
7	<p>Uitvoering</p> <p>Vrijwel aansluitend op de tervisieleggingsperiode van het voorliggend OTB A27/A12 Ring Utrecht gaat u ook het OTB A27 Houten-Hoopolder ter visie leggen. Wij gaan er vanuit dat eventuele wijzigingen in het profiel van de verbreding van dat gedeelte van de A27</p>	Er is een goede afstemming tussen het project Ring Utrecht en het project Houten-Hoopolder waarbij de ontwerptekeningen op elkaar aansluiten. Mocht in een van beide projecten er een wijziging in het ontwerp worden doorgevoerd, dan worden de consequenties op het andere project grondig bekeken.	Nee

		zal worden doorgezet in - in ieder geval - het profiel van de A27 ten noorden van het Amsterdam-Rijnkanaal (tot knooppunt Lunetten).		
	8	<p>Speciale aandacht vragen wij ook van u voor het waarborgen van een goede bereikbaarheid van de Utrechtse regio in het algemeen en de gemeente Nieuwegein in het bijzonder ten tijde van de realisatie van de uiteindelijke maatregelen. Uiteraard begrijpen wij dat de ingrijpende wegwerkzaamheden veelal gepaard zullen gaan met de nodige hinder voor het wegverkeer en de leefomgeving, maar doen een beroep op uw vindingrijkheid in het vinden van creatieve oplossingen daarvoor, die die hinder tot een minimum (qua niveau en duur) zullen beperken.</p> <p>Ook dient afstemming plaats te vinden met andere (infrastructurele) projecten waarvan de uitvoering geheel of gedeeltelijk met die van de Ring Utrecht samenvalt. Voor wat betreft Nieuwegein is dan met name het Rijkswaterstaatproject van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder van belang met betrekking tot het aspect bereikbaarheid van Nieuwegein vanaf/naar het hoofdwegennet. Ook afstemming met lokale infrastructurale projecten (op het onderliggend wegennet) vinden wij daarbij van belang. Wij denken hier graag over met u mee.</p>	Zoals eerder aangegeven zal de intensieve afstemming met onder andere de gemeente Nieuwegein op het gebied van verkeershinder in het algemeen en de gezamenlijke MinderHinderaanpak in het bijzonder worden voortgezet. De afstemming met andere (infrastructurele) projecten maakt hier onderdeel van uit.	Ja
	9	Ten slotte dringen wij er bij u op aan om de aanleg van een mogelijk toekomstige spoorverbinding Utrecht-Breda niet onmogelijk te maken. Zoals ook in ons Gemeentelijk Mobiliteitsplan+ (GMP+) is te lezen is Nieuwegein er een groot voorstander van dat deze spoorverbinding wordt gerealiseerd, bij voorkeur met een station ter hoogte van Nieuwegein. Wij zien het voor een gemeente met de omvang van Nieuwegein namelijk als een maatschappelijk en economisch gemis dat wij niet direct op het landelijk spoorwegnet zijn aangesloten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging	Nee
	10	Wij gaan er vanuit dat de gemeente Nieuwegein bij de verdere uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit zal worden betrokken. Wij rekenen op een succesvolle verdere samenwerking.	De goede samenwerking met gemeente Nieuwegein zal zeker worden voortgezet.	Nee
ZWE-00521	1	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	2	Tevens dient er, aan de buitenkant van het geluidsscherm, een fietsroute langs de A27 te worden gelegd.	Er liggen fietsroutes parallel aan de snelweg. Een extra fietsroute achter het hele geluidsscherm zou extra ruimtebeslag betekenen.	Nee
	3	Door de veranderingen in Amelissewaard ben ik bang voor een grondwaterstandsverandering. Bij het lekken van het vlies danwel door mogelijke plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan leiden tot sterfte van de eeuwenoude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Hoe u omgaat met onze natuur is ronduit schandalig.	In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt. Door toepassing van de schermwand heeft een dergelijke reparatie geen extra effect ten opzichte van de effecten tijdens de realisatiefase, zoals beschreven in het MER. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja

4	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
5	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
6	Het OTB geeft geen enkele garantie over maatregelen voor behoud van de bomen in Amelisweerd, indien bij werkzaamheden aan of bij het vlies de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de bomen of begroeiing ontstaat.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee
7	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
9	U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u maatregelen heeft getroffen om de grondwaterstand tijdens en na de bouw stabiel te houden. Dat wil zeggen: maatregelen treffen om de grondwaterstand stabiel te houden én monitoren of hij daadwerkelijk stabiel blijft. Indien er wijzigingen in de grondwaterstand op zouden treden, dient u het werk onmiddellijk stil te leggen en pas weer verder te werken nadat de grondwaterstand weer is gestabiliseerd.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
10	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!		
11	De stikstofvervuiling van de natuur is nu al een halve eeuw zo groot dat nu zelfs de eiken op de Veluwe en de rupsen op de eik na jaren van slechte groei beginnen te sterven. Daar draagt het wegverkeer belangrijk aan bij, ook het verkeer op de Ring. Reden temeer om de stikstofoxidenemissies van het verkeer sneller te reduceren en alles toe doen wat mogelijk is om de groei van het verkeer te stoppen, zodat de verlaging van de emissies per km van auto's en trucks ook daadwerkelijk tot minder stikstofstress in de natuur leidt. Dit nieuwe probleem van eiken- en rupsensterfte in de natuur is in de MER ook niet onderzocht. Ik dring dan ook sterk erop aan dat u de juiste maatregelen treft om het wegverkeer te verminderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
12	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
14	Bovendien leidt deze toename van verkeer in de spits in de bak, tevens tot meer spitsverkeer in de stad. In de stad komt het verkeer dan sneller vast te staan, wat leidt tot slechte luchtkwaliteit. Die vermindering van de luchtkwaliteit door toename van verkeer in de stad, en de bijbehorende gezondheidsschade, heeft u niet meegenomen in uw MER. Dat dient u alsnog te doen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
15	De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten opzichte van de heel geringe tijdwinst voor passerend automobilisten. Het alternatief, OV en fiets, biedt daarvoor soelaas.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
16	Door de aanzuigende werking op het autoverkeer zal het verkeer in de stad toenemen. Daardoor is er in de stad minder ruimte voor de fiets, waardoor de mogelijkheden voor OV en fiets afnemen. Verbreed de bak niet, zorg voor maatregelen waardoor fiets en OV meer worden gebruikt.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
17	Indien u de 1,2 miljard euro inzet voor de fiets in Nederland, met name voor stallingen bij stations, een goed fietsnet in de steden en voor een landelijk fietsnet tussen steden, bereikt u een grotere daling van de filedruk dan met deze dure verbreding van de A27. Voor 1,2 miljard kunt u enorm veel voor de fiets doen! Extra (bewaakte) stallingen bij stations zijn zeer effectief om mensen naar het OV te lokken. Elke extra gestalde fiets scheelt een rit de stad in- en uit, en is goed voor de luchtkwaliteit in die stad. Wanneer de fietser een intercity neemt, scheelt het ook een autorit op de snelweg. De hoeveelheid verkeer hoeft maar een heel klein beetje af te nemen om de filezwaarte fors te verminderen. Daarom moet de 1,2 miljard in fietsvoorzieningen worden gestoken: dat is effectiever en draagt bij aan vermindering van de filezwaarte in heel Nederland. Veel ritten op de snelweg (plm 30%) betreffen de facto lokale ritten, die uitstekend met een e-fiets zijn te doen. Er zijn bijvoorbeeld veel ritten uit bijvoorbeeld Nieuwegein of	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)	Nee

	Utrecht zuid naar de Uithof en Rijnsweerd. Verbetering van deze fietsvoorzieningen zorgt voor minder verkeer op de A27. Zie deze afbeelding die de modal split naar de Uithof en Rijnsweerd laat zien: blauw = auto, geel = OV, rood = fiets. Korte lijnen= afstanden tot 7,5 km, langere lijnen= afstanden tot 15 km. Er rijden veel auto's over 7,5-15 km naar de Uithof en Rijnsweerd, een groot deel hiervan neemt de A27. Als u deze chauffeurs op de (e-)fiets of in het OV krijgt, is het fileprobleem op de A27 opgelost, tegen fors lagere kosten en zonder risico voor het grondwater. De fietsvoorzieningen op deze routes zijn slecht: behoorlijk omrijden, slecht wegdek etc.		
18	Een hoger gebruik van fiets en OV leidt tot een toename van de gezondheid door de extra beweging. Het leidt niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarom is dit eveneens verre te prefereren boven verbreding van de A27.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
19	In het eindrapport MIT-verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht (2006, Decisio, ik stuur hem samen met de tabel met reistijdwinst mee met dit bezwaar), kwam investeren in fiets, mobiliteitsmanagement en OV als effectiever uit de bus dan verbreden van de snelwegen. Uit de analyse (pag 60:) Bij nadere analyse (de varianten G- en G--) blijkt een versnelling van 20% in het voor- en na- transport van de bus en tram verantwoordelijk voor een belangrijk aandeel van deze baten (27 % van de baten uit variant G) en pas in tweede instantie de nieuwe infrastructuur. Daar bovenop blijken parkeerbeleid en een versnelling van de fiets succesvol (5,4 % van de baten in variant G). Dat was nog vóór de massale opkomst van de elektrische fiets. Zorg daarom voor stevige reistijdwinsten in de regio: investeer samen met de gemeenten en de Provincie in de fiets, in versnelling van het voor- en natransport en in parkeerbeleid. Voor 1,2 miljard doe je dan veel meer voor de bereikbaarheid dan met de investering in de A27, die niet rendabel is.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt.	Nee
20	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een onmissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
21	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
22	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralings-effect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
23	Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	Ja
24	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee

	25	Daarnaast zullen er, door de toegenomen hoeveelheid verkeer in de stad, ook daar meer ongevallen gebeuren. Het leed door de extra doden en gewonden is onpeilbaar. Daar weegt de minimale reistijdwinst beslist niet tegenop.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	26	De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
	27	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
ZWE-00522	1	De geluidshinder vanuit het klaverblad bij Overvecht is verreweg het grootst. In het project is geen geluidswal gepland op de afrit Utrecht Noord naar Overvecht en hier komt veel lawaai vandaan. Over het hoofd gezien belang: Het gat in de wal bij de op en afrit bij Overvecht is een sterke trechter voor geluidoverlast. Die zal ook dicht moeten en een wal bij de afrit. Meestal met zuidweste wind veel overlast.	Het akoestisch onderzoek voor de Ring Utrecht is erop gericht de overschrijdingen van de toetswaarden ten gevolge van de rijkswegen weg te nemen met een doelmatig maatregelenpakket. Met de verhoging van het scherm langs de kern Groenekan-Oost en de aanleg van tweelaags ZOAB op zowel de hoofdrijbanen als op een groot deel van de verbindingswegen kan aan de toetswaarden worden voldaan. Het is niet duidelijk wat inspreker bedoelt met het gat in de wal. Mocht hiermee de opening bedoeld worden tussen het scherm langs de A27 en het grondlichaam van de verbindingsoog richting Overvecht, in de volksmond "het gat bij Groenekan" genoemd, dan geldt dat deze opening inmiddels in het kader van het tracébesluit A27/A1 is dichtgemaakt.	Ja
ZWE-00523	1	Komt u mee? Het is het vroege voorjaar. Te fris nog voor het thuislaten van je winterjas, maar de lucht is helderblauw en de zon schijnt. Natuurlijk stapte ik vandaag op de fiets naar het bos, zoals ik landgoed Amelisweerd aanduid, dat ik brutaal mijn bos noem zelfs. 's Winters tref ik hier bij vrieskou maar weinig zielen. Ik ben altijd een beetje verontwaardigd als ik de lanen en de paadjes plots weer met vele anderen dien te delen zodra het weer zijn onbarmhartigheid laat varen. Ik loop vanaf de "Lunetten" toegang tot het bos over het brede pad richting Nieuw Amelisweerd, dat in al zijn eenvoud toch zo charmante witgepleisterde landhuis. De eerste struiken zeker tien meter onder de nog kale boomkruinen vertonen schuchter hun tere groen. Het pad leidt naar de robuuste brug die niettemin lichtvoetig is. Deze verbindingssplek met zijn nimmer gesloten en van grandeur getuigende toegangshekken biedt een verrukkelijk uitzichtpunt op de Kromme Rijn die zich hier zwaarig richting Bunnik beweegt. Wat een weelde! Oh en dan, en dan, de eerste glimpen heb ik al opgevangen; ze bloeien weer! De overvloed aan heldergele narcissen in de weide voor het landhuis en aan het water. De glimlach verschijnt op mijn gelaat, het gebeurt me, het is een onbedwingbare reflex. Ik doe me tegoed aan deze aanblik. Mijn borstkas is te klein om het plezier, de vreugde te vatten die dit tafereel me schenkt. Een weldaad is het, niets minder dan een weldaad voor mijn wezen. Komt dat zien, komt dat zien wil ik zeggen, zelfs al hou ik erg van het bosrijk voor mij alleen hebben. Kom je laven stedelingen, dorpsbewoners, mensen aller lande. Deze schoonheid voedt je. Amelisweerd is gekoesterde grond. Mijn ruimte voor bezinning. Ik heb dit heerlijke oord nodig, met z'n ongeplaveide paden, z'n majesteitlijke bomen, z'n weides met hun bloemen. Dit is waar ik tot mezelf kom, mijn voeten verbindt met de aarde, voorkom dat mijn gedachten met me aan de haal gaan. Ik stuur deze zienswijze met het idee dat ze is als de journalistieke metafoor van de dauwdruppel waarin de wereld weerspiegeld wordt. Mijn kleine persoonlijke verhaal dat symbool staat voor een breder maatschappelijk thema. Ik ben niet de enige die hecht	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee

	aan zijn woonomgeving, zich daar verbonden mee voelt, die behoefte heeft aan (relatieve) rust, schoonheid, stilte, harmonie en natuur. Ik ben niet de enige die graag milieu- en mensvriendelijke oplossingen wil voor stremmingen op de snelweg. Oplossingen die werkelijk duurzaam zijn; heilzaam voor én planet én people én profit. "They paved paradise and put up a parking lot" – 'Big Yellow Taxi' Joni Mitchell		
2	<p>Het Ontwerp Tracé Besluit dat nu voorligt is naar ik meen geenszins de best mogelijke aanpak van de verkeers/fileproblematiek rond Utrecht. Het is voor mij onmogelijk iets anders te doen dan proberen te voorkomen dat u uw plan ten uitvoer legt. Ik kan niet anders dan pogen al dat fraais dat mij omringt te behoeden voor bezoedeling of regelrechte ondergang. Iedere vezel in mijn lijf zet me daartoe aan. Het gaat me zo aan het hart. Dit is het enige juiste voor mij. Noem mij conservatief. Ja, ik wil het goede, het ware, het schone behouden.</p> <p>Ik wil u heel graag begrijpen, dat blijkt helaas moeilijk voor mij. Ik snap niets van uw plan. Ik heb in ieder geval vragen, heel veel vragen. Wat is uw intentie? Welk heil ziet u in meer asfalt en beton? Wat levert het op? Tegen welke prijs? En wat offert u op? Wil ik u overtuigen met mijn argumenten? Denk ik dat dat mogelijk is?</p> <p>Ik ben geen expert op het terrein van verkeer en vervoer. Bovendien ontbraken mij de tijd en energie voor een gedetailleerde bestudering van uw omvangrijke OTB. Ik heb me voor specifieke feiten over uw plannen op in de materie ingevoerde kenners verlaten. Waar mogelijk noem ik mijn bronnen.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
3	<p>Duurzaamheid: Wat brengt u tot het besluit veel meer asfalt aan te leggen kort nadat uw regering, uw ministerie, in december in Parijs het historisch geachte mondiale klimaatakkoord sloot? Ik ben heel bang dat uw plan ons klimaat/milieu probleem alleen maar verergert. Uw regering onderkent, gezien de ondertekening van het klimaatakkoord in Parijs, het probleem dat de door de mens veroorzaakte klimaatverandering is. U weet ook dat de uitstoot van auto's sterk aan deze uitstoot bijdraagt. Ik acht het in het licht van deze kennis en de wereldwijd gesloten overeenkomst om het klimaatprobleem aan te pakken een onbevattelijk besluit om infrastructuur uit te breiden. Meer asfalt betekent ruim baan voor autoverkeer wat een verergering van een urgent geacht probleem inhoudt. Het is in mijn ogen verre van een duurzame oplossing. In deze verdient de zgn. Klimaatzaak ook vermelding. De rechtbank in Den Haag oordeelde in de door stichting Urgenda aangespannen zaak dat de Nederlandse "Staat meer moet doen om de uitstoot van broeikasgassen in Nederland te verminderen. De Staat moet ervoor zorgen dat de uitstoot in Nederland in 2020 ten minste 25% lager is dan in 1990." Uw regering tekende hoger beroep aan tegen deze uitspraak. Niettegenstaande dit hoger beroep zie ik in deze gerechtelijke uitspraak nog een extra indicatie dat uw besluit aangaande de infrastructurele aanpak van de ring Utrecht strijdig is met het algemeen belang vanuit duurzaamheidsoogpunt. Heel concreet leidt meer verharding van het aardoppervlak tot milieuproblemen zoals verslechterde afwatering en verminderde afkoelingsmogelijkheden van het stedelijk gebied. Dit laatste is het zgn 'hitte-eilandeffect dat kwalijke gevolgen voor de mens en de natuurlijke omgeving.</p> <p>(https://issuu.com/groenesteden/docs/tegen_hitte_groen_en_de_opwarming_) Meer plaveisel betekent meer verhitting. Zelfs al compenseert u natuur, dan nog betekent meer rijstroken minder 'vrije grond'. Bovendien heeft u gekozen voor een 'maximale asfaltvariant' (een term geleend van het verbond de Kracht van Utrecht) in uw ontwerp om zo ontweven mogelijk te maken. Ik ben voor verkeersveiligheid en minder files, maar niet als onze leefomgeving, lokaal en mondiaal, daar een hoge prijs voor betaald.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).</p> <p>De door u genoemde verminderde afwatering door het aanleggen van meer verharding wordt in het project gecompenseerd door het toevoegen van oppervlaktewater en het versterken van de waterstructuur. Het door u genoemde effect van opwarming/verminderde afkoeling is vooral aan de orde in binnensteden en niet in een stadsrand waar veel groen aanwezig is.</p> <p>In het ontwerp-tracébesluit is niet gekozen voor een maximale asfaltvariant. Zoals u in de Gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016), kunt lezen zijn zeer veel alternatieven onderzocht en is stapsgewijs toegewerkt naar een ontwerp dat voldoende probleemoplossend is en tevens de omgeving zoveel mogelijk spaart.</p>	Nee
4	Aansluitend op voorgaand punt vraag ik mij af waarom u meer dan één miljard wilt uitgeven aan een in mijn ogen volslagen achterhaalde oplossing	In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke	Nee

	<p>van mobiliteitsproblemen; meer asfalt. Deze heilige graal voor de aanpak van mobiliteitsvraagstukken mag wat mij betreft onderhand wel van zijn voetstuk vallen. Wetenschappelijk gezien is het bewijs dat meer asfalt niets uithaalt ook allang geleverd. In 2009 formuleerden twee economisch onderzoekers, Matthew Turner van de University of Toronto en Gilles Duranton van de University of Pennsylvania bijvoorbeeld hun "fundamental law of road congestion". Hun studie in de Verenigde Staten leidde tot deze wet die inhoudt dat nieuwe wegen nieuwe automobilisten voortbrengt wat resulteert in een gelijkblijvende verkeersintensiteit. (http://www.nber.org/papers/w15376.pdf) Uw besluit houdt ook rekening met het zgn. latente autoverkeer' u realiseert zich terdege dat meer asfalt meer auto's betekent. U meent echter dat deze latente vraag (voor het overgrote deel) opgevangen zal worden. Ik ben zo bang dat dit een illusie zal blijken. Bovendien begreep ik van Roland Peereboom van het milieucentrum Utrecht dat u aanneemt dat de files in 2030 3x zo erg zijn als nu als we niets doen, en dat u streeft naar 2x zo lange files in dat jaar met de huidige plannen. Is een dergelijke 'verbetering' 1,1 miljard euro waard? (zie ook het kopje: de kosten). Ik vind dat wel heel veel geld voor een maatregel die geen werkelijke oplossing biedt, maar slechts leniging van de ergste nood lijkt. Ik vraag me af wat u ervan weerhoudt creatiever te denken, te komen met modernere, meer toekomstgerichte ideeën? Meer asfalt is in mijn ogen geen slimme keus, maar een gemakzuchtige keus (hoe complex en ambitieus uw plannen voor de ring ook zijn). Ik wil heel graag een mobiliteitsplan dat Nederland getuigt van lef en met oog voor duurzaamheid.</p>	<p>wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotatiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p>	
5	<p>Alternatieve plannen: Wat brengt u tot meer asfalt aanleggen als u weet dat 30% van het verkeer op de ring lokaal is? Nodigt deze wetenschap niet juist uit tot het verzinnen van manieren om Utrechtse minder de auto te laten nemen, door aantrekkelijke alternatieven te stimuleren en/of in het leven te roepen, en/ of hen te verleiden/ aan te sporen buiten de spits te rijden? Ik ben voor een grondig uitgediept duurzaam plan. U weet dat de gemeente Utrecht zich inspant om vuile auto's uit de stad te weren. Wat weerhoudt u van aansluiting zoeken bij het initiatief van de stad om het autoverkeer te verminderen? Er bestaan zonder twijfel mogelijkheden om die stroom op andere manieren en/of op andere tijden te laten rijden? Ik hoorde van één van de initiatiefnemers van de Kracht van Utrecht dat hij sprak met een lid van verladersorganisatie EVO die ook zei dat als 10% van het nietnoodzakelijke verkeer van de weg is in de spits geen files ontstaan. 1,1 miljard is een flink budget om mee te experimenteren om een filevrij ring te realiseren zonder extra asfalt. Duurzame plannen liggen klaar in Utrecht en daarbuiten. Wat weerhoudt u ervan die te omarmen?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Het verminderen van wegverkeer is geen speerpunt in rijksbeleid over mobiliteit. In het kader van de planstudie is gekeken naar mogelijkheden om de bereikbaarheid over de weg te verbeteren, niet naar mogelijkheden om autogebruik te verminderen. Wel is in het MER Eerste Fase gekeken of het mogelijk was om de problemen op de ring op te lossen zonder verbreding van de weg (onderzoek van het alternatief "niet verbreden"). Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend.</p>	Ja
6	<p>Het (vermeende) fileprobleem op de A27: De fundamentele vraag bij uw plannen luidt: Is er wel een probleem? Wat brengt u tot het nemen van ingrijpende maatregelen op een plek waar files niet dagelijks staan en op een wijze die deze files ook niet eens volledig op gaat lossen? Marcel Blom van de Natuur- en milieufederatie Utrecht (NMU) maakte duidelijk dat files geen dagelijks verschijnsel zijn op de A27. Het autoverkeer neemt er weliswaar toe maar niet in de spits. Bovendien vertelde hij dat files ook blijven bestaan na de verbreding, een stuk minder ernstig volgens uw berekeningen las ik in het besluit maar toch... Bovendien: Waarom heeft u alleen gerekend met het alleroptimistische economische scenario voor uw plannen? Wie zegt dat het autoverkeer zich werkelijk zo zal ontwikkelen als u aanneemt?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Onzekerheid over de toekomst uit zich in het werken met scenario's. In verschillende fasen van de planuitwerking van de Ring Utrecht zijn zowel hoge als lage groeiscenario's toegepast. In de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage fase zijn de milieueffectberekeningen inderdaad op het relatief hoge groeiscenario gebaseerd. Dit is gedaan om te voorkomen dat de (negatieve) milieueffecten van het project op de omgeving niet worden onderschatten. Daarmee wordt voorkomen dat er mogelijk te weinig mitigerende (geluid)maatregelen genomen worden. Dit is overigens standaardprocedure voor MIRT projecten op het HWN. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p>	Ja

		<p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van het verkeersmodel plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in het model. Met het geactualiseerde model zijn de modelberekeningen uitgevoerd. Zie de bijlage bij de oplegnotitie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde uitgangspunten en bronnen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert terwijl de leefbaarheid niet achteruit gaat. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
7	<p>Weerstand: Twee andere overheden, gemeente en provincie, zijn beide tegen uw plan. Hun verzet lijkt mijn een relevant gegeven. Een directe aanleiding om uw plannen te herzien.</p>	<p>De provincie Utrecht heeft meerdere keren duidelijk aangegeven voorstander te zijn van dit project (zie bijvoorbeeld de keuze voor het voorkeursalternatief en de reactie op het rapport van de commissie Schoof). Uiteraard zijn niet alle politieke partijen binnen de Provinciale Staten voorstander van dit plan. De gemeente Utrecht gaat in haar verkeer en vervoerbeleid uit van de verbreding van de Ring Utrecht, en heeft ingestemd met alle ontwerpvoorstellen van bijvoorbeeld de ombouw van Rijnsweerd. maar heeft inderdaad moeite met de oplossing nabij het bos Amelisweerd. Deze bezwaren zijn uitgebreid onderzocht, maar hebben niet geleid tot een andere belangenafweging bij het bevoegd gezag.</p>	Nee
8	<p>Algemeen belang: Ik ben bang dat het algemeen belang dat u en uw partij zeggen na te streven vooral een economisch belang is. En ik meen dat het algemeen belang (en daarmee ook het economisch belang) van Nederland niet gebaat is bij de verbreding van de wegen rond Utrecht.</p> <p>Uw partijgenoot van Schie uit de Utrechtse gemeenteraad sprak tijdens de demonstratie tegen de verbreding op 5 juni. Een moedige daad die ik erg waardeer. Het deed me verdriet dat hij op luid boe-geroep werd onthaalt. Hij sprak over 'het algemeen belang' voor Nederland als verkeer op o.a. de A27 vlot door kan rijden, omdat onze (just in time) economie behoefte heeft aan logistiek vervoer dat kan rekenen op betrouwbare reistijden. De afdronk van zijn verhaal was gechargeerd weergegeven: die Utrecht Oosters met hun ovchipkaart zijn asociaal met hun NIMBY gezeur. Dit is goed voor het hele land, het is kinderachtig dat jullie dwarsliggen.</p> <p>Mijn perspectief is anders, ik heb vermoed ik andere ideeën over wat nodig is voor een heilzame, vitale economie dan hij (en u). Al geloof ik dat zowel hij, u als ik, iedereen in Nederland een gezond en zinvol leven gunnen. Ik gun het niemand tijdens logistiek-, forens- of ander verkeer in de file te moeten staan, daar kostbare tijd te verspillen.</p> <p>Filevrije wegen zijn natuurlijk letterlijk en figuurlijk een verademing voor automobilisten (en de mensen in de wijken direct naast het filetraject gelegen niet te vergeten). Ik ben wel van mening dat een (radicaal) andere aanpak dan de uwe geboden is of op z'n minst nader onderzoek/ het voordeel van de twijfel verdient zoals ik bij voorgaande argumenten al duidelijk maakte.</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.</p>	Nee
9	<p>Toename verkeerslawaai: Ik ben heel bang dat uw plannen, zeker ook de enorme uitbreiding van knooppunt Rijnsweerd met zijn rijbanen hoog in de lucht, meer verkeerslawaai zullen betekenen. De heftige prikkel die verkeerslawaai is vermindert mijn woonplezier en kwaliteit van leven aanzienlijk.</p> <p>Mijn stukje stad, Utrecht Oost, tussen binnenstad en Wilhelminapark gelegen, is toevallig prachtig. Ik ben een bofkont. Ik ben hier op mijn plek. Hier gedij ik goed; architectuur van rond de vorige eeuwwisseling om van te smullen, alles op menselijke maat en betrekkelijk rustig, al is de verrukkelijke stadse bruis van het centrum nabij. Toch kan ik</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>De in het ontwerp-tracébesluit voorgestelde maatregelen zijn op vrijwel alle plekken toereikend om de verwachte toename van de geluidbelasting ten gevolge van het project Ring Utrecht weg te nemen. Daarmee wordt voldaan aan de toetswaarden zoals genoemd in de Wet milieubeheer. Bij uw woning, op grote afstand van de rijkswegen, is de geluidbelasting ten gevolge van de rijkswegen lager dan 50 dB.</p>	Nee

	<p>alleen maar opgewekt stadsbewoner zijn doordat ik ook veel groen om de hoek heb. Mijn wandelingen kunnen maken op Landgoed Amelisweerd, maar ook in park Bloeyendaal bij Rijnsweerd en park de Voorveldsepolder naast de A27 houdt me gezond, lichamelijk, maar vooral ook geestelijk. Wat mijn blik hier ook ontmoet; het is goed. Geen hardheid, stenigheid, lelijkheid, geen vuil, een rustgevende streling van de zinnen. Een broodnodig tegenwicht voor de prikkels van de stad. Stappen zetten op onverharde paden, het gras betreden, zacht en veerkrachtig; ik heb dat nodig. De vormen, de kleuren, de geuren, de veranderingen (ook/zelfs) van de gecultiveerde natuur. Hier ervaar ik schoonheid en kom ik tot mezelf, niets storends of lelijks dringt zich aan me op. Nu ja, niets...</p> <p>Het geluid van de snelweg dat ik, afhankelijk van windrichting en uur van de dag, zou omschrijven als bulder, dreun, drens of geraas is een constante bij al mijn ommetjes. En dat doet soms bijna fysiek pijn. Zelfs binnenshuis met enige regelmaat. Bij 'verkeerde' wind heb ik in mijn slaapkamer op de eerste verdieping het idee belaagd te worden door de herrie van de snelweg. Het verkeerslawaai lijkt bij tijd en wijle een vormvaste entiteit die mijn dubbelbeglaasde raam bestormt, kostte wat kost wil binnendringen. Ellendig is dat. Me moeten verweren tegen het gebrul, alsof ik een aanval dien te weerstaan. In heel uitzonderlijke gevallen lijkt mijn stad omsingelt door geluid, ervaar ik de stad als gevangen in een cirkel van (vracht)autogeluid waaraan geen ontsnappen mogelijk is. Ik vind het verdrietig dat onmogelijk aan die loeisterke prikkel te ontkomen is. Het roept het beeld op van de stadsmens als bedreigde diersoort; ingeklemd, gevangen tussen het asfalt en beton. Uw plannen werpen nog meer barrières op. Alleen al de immens hoge geluidschermen om mensen te 'beschermen'.</p>		
10	<p>Is deze operatie de begrootte 1,1 miljard waard? Ik meen van niet. Onder het kopje Achterhaalde oplossing heb ik al geschreven waarom ik denk dat uw plan nooit het fileprobleem zal oplossen. Waarom heeft u alleen gerekend met het alleroptimistische economische scenario voor uw plannen? Hoe reëel is dat? Ik hou van de kracht van positief denken maar...ik heb het idee dat u zich ongefundeerd rijk rekent. Is dit verantwoord omgaan met het nationale huishoudbudget? Is de verwachte reistijdwinst deze prijs waard?</p> <p>U heeft de adviezen van CPB en PBL naast u neergelegd, die inhielden: stel uw plannen op z'n minst nog enkele jaren uit. Ze nu uitvoeren betekent een verliesgevende investering doen. Wat bracht u ertoe dit advies te negeren?</p> <p>Bovendien omvat het plan een experimentele en mogelijk riskante onderneming: de bak bij Amelisweerd verbreden en daarbij de waterwerende folie niet beschadigen. Voorts is algemeen bekend dat infrastructuurprojecten, en zeker de ambitieuze (waar dit plan beslist toe gerekend mag worden), doorgaans aanzienlijk duurder uitpakken dan begroot.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p>	Ja
11	<p>8 jaar werkzaamheden: 8 jaar zal het duren voor uw plannen zijn gerealiseerd. Nu zijn wij in Utrecht wel wat bouw ongemak/ ellende gewend.</p> <p>Toch vind ik het idee onaangenaam dat voor het tegengaan van geluids-, fijnstof- en verkeersoverlast tijdens de bouw naar ik begreep nog geen maatregelen/ budgetten zijn opgenomen in uw plan. Ik vind 8 jaar veel te lang om van te voren niets voor geregeld te hebben.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
12	<p><i>*evenwicht stad/natuur:</i> Behoud van groen is essentieel voor de geestelijke en lichamelijke gezondheid van de stadsmens. Ik vind het onverantwoord om meer asfalt en beton rond de stad op te trekken en mensen achter hoge geluidswallen te laten verdwijnen omdat het geluid van de wegen anders niet te harden voor ze is.</p> <p>Voor gezonde, blije goed in hun vel zittende stadsbewoners is kunnen verblijven in het groen heel belangrijk. Meerdere wetenschappelijke studies tonen aan dat er een zeker verband is tussen het feit dat stadsbewoners minder tijd doorbrengen in de natuur en</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de</p>	Ja

<p>doorgaans meer last hebben van angst, depressie dan mensen die buiten stedelijke gebieden wonen. Onderzoek toont ook aan dat stedelingen die regelmatig in een natuurlijke omgeving vertoeven direct erna lagere niveaus aan stress hormoon hebben dan stedelingen die niet recent in het groen zijn geweest. (http://well.blogs.nytimes.com/2015/07/22/how-nature-changes-the-brain/?_r=0)</p> <p>Meer snelweg betekent meer lawaai wat een ongezonde prikkel is voor veel mensen. Aankijken tegen een geluidswal is ook al weinig stimulerend. Bovendien biedt 'nieuwe natuur' – op de korte termijn- nooit de intensiteit en weelde van bestaande groene gebieden.</p> <p><i>*mijn bos behouden:</i> Ik pleit voor natuurbehoud vanwege de schoonheid, vanwege de ecologische functie en de vreugde die ze brengt precies zoals ze is. Amelisweerd is al eerder een park dan een echt bos en het is maar een relatief klein stukje groen. 531 bomen zullen gekapt worden begreep ik. Ik heb het geluk in een erg groene wijk te wonen, maar lang niet iedereen heeft dat voorrecht. Amelisweerd en de Voorveldsepolder zijn in mijn ogen in hun huidige vorm onontbeerlijk voor Utrechters. Ik begreep van Jos Kloppenburg van de Vrienden van Amelisweerd dat 32 hectare groen zal verdwijnen als gevolg van uw plannen en dat nog niet alle 'compensatienatuur' rond is. Dat acht ik kwalijk met het oog op het belang van groen zoals ik hierboven heb benadrukt. En vanwege het feit dat 'compensatienatuur' nooit op de korte termijn eenzelfde ecologische functie kan vervullen als een 'volwassen' bos. Op het beoogde/beloofde 'dak op de bak' bij Amelisweerd zal nooit zo'n rijk ecosysteem kunnen ontstaan als in de volle grond. Ik zit ook niet op dat dak te wachten. Ik ben blij met het bos zoals het is. Bovendien is het eerst verwijderen van bomen en groen om vervolgens elders weer natuur aan te leggen weinig duurzaam te noemen. Dergelijk handelen gaat tenslotte gepaard met veel vervoersbewegingen en gebruik van uitstoot veroorzakende voertuigen, machines en apparaten. Ik ben vrijwilliger bij tuinderij Amelis'Hof op het landgoed. Een verrukkelijke plek gekoesterd door de rivier en aan drie zijden omringt door imposante bomen. De tuinders hebben hier een klein paradijsje geschapen. In deze hof van eden verbouwen ze dan ook nog eens de lekkerste groenten, fruit en kruiden én een weelde aan veldbloemen. Door de tuinderij kon ik niet anders dan schrijven en dichten, de plek raakte me zo dat ik een uitingvorm moest vinden. Het eerste liedje dat ik ooit maakte samen met mijn vriend Kasper van Es gaat over wat de tuin te bieden heeft aan de stadsmens. Het heet 'City boy' en hieronder staan een paar strofes: <i>Am Am/B C D</i> <i>"City boy take of your blue suede shoes</i> <i>Silly boy put on these sturdy boots</i> <i>Come with me to a place far from urban ratrace"</i> <i>"City boy I've seen you drag your feet"</i> <i>Silly boy this pavement gets you of your beat</i> <i>Don't hesitate to cast away those dainty shoes</i> <i>I know a place where you will let of your blues"</i> <i>ref: Am Am Am D : E</i> <i>"Come where it grows</i> <i>Come to where it sprouts</i> <i>Where vivacity bursts out"</i> <i>"City boy you blink under electric light</i> <i>Silly boy it illuminates but still leaves you blind</i> <i>Come with me and walk in the sunshine</i> <i>you'll discern between getting by and feeling fine"</i> Conclusie De voorgenomen verbreding van de snelwegen rond Utrecht is in mijn ogen een onheilszaam plan. In verband met duurzaamheid vind ik meer asfalt en beton als</p>	<p>leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het compensatieplan, dit is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen.</p> <p>Het belang van groen voor welzijn en gezondheid is niet omstreden; dit belang wordt door het Rijk erkend en in het project zijn veel maatregelen opgenomen om groen en recreatiemogelijkheden te behouden, te compenseren of te versterken. Dit is in lijn met de tweede doelstelling (gelijkwaardig houden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving) van het project.</p> <p>De nieuw ontwikkelde natuur heeft inderdaad niet direct de kwaliteit van het deel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) dat door het project wordt aangetast. Dit wordt echter gecompenseerd door in de nieuwe situatie meer hectaren NNN te realiseren dan er door het project verloren gaat. De compensatie is tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit nader geconcretiseerd. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020. De Groene Verbinding maakt geen deel uit van de natuurcompensatie. Deze verbinding is gericht op het versterken van de structuur van het landgoed en de verbinding met de stad.</p>
---	---

		<p>oplossing voor files en andere verkeersproblemen een slechte keus. Met het oog op het klimaatakkoord is uw OTB mijns inziens onverantwoord. Ik meen dat milieu- en mensvriendelijker alternatieven voorhanden zijn en/of in elk geval onderzocht dienen te worden.</p> <p>Het gaat mij ook erg aan het hart omdat ik verknocht ben aan Amelissewaard en de parken in Utrecht Oost die zullen lijden onder de verbreding van de wegen. Ik vrees voor meer lawaai en minder (divers) groen. Ik wil graag dat de (relatieve) rust, schoonheid, stilte, harmonie en natuur behouden blijven.</p> <p>Het is mijn innige wens dat u uw plan herziet en dat mijn zienswijze kan bijdragen om u op andere gedachten te brengen.</p>		
ZWE-00524	1	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	2	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelissewaard, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).</p>	Ja
	3	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.	Nee
	4	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	5	In het ontwerp-tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de	Nee

		ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	
6	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
7	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
9	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreiding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
11	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
12	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
ZWE-00525	1 De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te verbeteren. Verbreiding van de Ring Utrecht zal een aantrekkende werking hebben op verkeer door en om de stad. Ook zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen toenemen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal hierdoor stijgen. Daarnaast is het ook zeer waarschijnlijk dat door de stijging van NO2	U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuulende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een	Ja

	<p>uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen voldoet. Als overheid heeft u de plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven.</p> <p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p>	
2	<p>Verder geloof ik niet dat de verbreding van de A27 echt noodzakelijk is. Behalve dat er alternatieven zijn (als we als maximumsnelheid 80 km/h aan zouden houden), is het zeer waarschijnlijk dat we in de toekomst meer gaan flexwerken, meer thuiswerken, zelfrijdende auto's krijgen (waardoor veel minder makkelijk files ontstaan) en dat daarom die extra capaciteit dus helemaal niet nodig gaat zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	Nee
3	<p>In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen, dit zullen jonge bomen zijn en geen vervanging zijn voor de meer dan 700 oude bomen die worden gekapt voor een extra strook asfalt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Bomen maken deel uit van die leefomgeving. Daarom worden natuurwaarden – dus ook bomen - ruimhartig gecompenseerd. In totaal wordt er circa 8 hectare meer bomen/bos gecompenseerd dan er wordt gekapt.</p>	Ja
ZWE-00526	<p>Op 10 mei 2016 heeft u het Ontwerp-tracébesluit en MER Ring A27/A12 vrijgegeven voor inspraak.</p> <p>Met het gereedkomen van het Ontwerp-tracébesluit wordt naar ons idee een grote stap gezet in een betere bereikbaarheid en mogelijk kunnen ook andere belangen gediend worden.</p> <p>Zoals wellicht bekend, heeft een aantal in Oost Utrecht gevestigde partijen een initiatief opgestart om te komen tot een Diepe Geothermische bron. Het project heeft de werktitel GOUD (Geothermie Oost Utrecht Duurzaam). Met deze duurzame warmtebron kan een groot deel van Utrecht Oost van warmte en gedeeltelijk van duurzame elektriciteit worden voorzien. De initiatiefnemers zijn a.s.r., Stichting Kantorenpark Rijnsweerd (SKR), Universitair Medisch Centrum (UMCU), Universiteit Utrecht (UU), en Hogeschool Utrecht (HU). Daarnaast is een waaier van organisaties bij dit project betrokken, zowel</p>	<p>Uw heeft een voorstel voor een diepe geothermische bron. U vraagt of knooppunt Rijnsweerd een mogelijke locatie is voor een dergelijk project. In het tracébesluit worden dergelijke voorzieningen niet benoemd of opgenomen. Het tracébesluit maakt het echter ook niet onmogelijk om dergelijke voorzieningen te treffen. Als een gerichte aanvraag op het aanbrengen van een bron ingediend wordt, zal deze beoordeeld worden op aspecten als verkeersveiligheid, bereikbaarheid, landschappelijke inpassing etc. Wel zal gedurende vele jaren Rijnsweerd in verbouwing zijn waarbij eigenlijk het gehele knooppunt nodig is voor de fasering. De verwachting is dat de ombouw van Rijnsweerd pas in 2028/2029 gereed is. Tot die tijd is een diepe geothermische bron geen optie. Gezien deze lange tijdsperiodes is op dit moment nog niet te overzien wat de dan geldende voorschriften zijn ten aanzien van veiligheid, beheer etc zullen zijn. Als u tegen die tijd nog altijd van</p>	Ja

		<p>publieke organisaties (Gemeente Utrecht, Provincie Utrecht, Ministerie van EZ en ngos (NMU, Energie U) als private organisaties. SKR is met betrekking tot deze zienswijze de penvoerder.</p> <p>De business case voor het traject GOUD is vastgesteld en de financiële verdieping is uitgewerkt.</p> <p>Op dit moment starten we met de onderzoeksfase waarbij o.a. de ondergrond nader wordt onderzocht (seismic survey), de exploratievergunning wordt aangevraagd en de maatschappelijke dialoog wordt opgestart. Een belangrijk onderdeel is de locatiekeuze van de bron.</p> <p>Het heeft de voorkeur om de bron zo dicht mogelijk bij de bestaande warmtenetten te positioneren.</p> <p>Dit zou kunnen op Utrecht Science Park de Uithof, maar ook dichtbij Kantorenpark Rijnsweerd is een optie. Het warmtenet van Rijnsweerd ligt dan vlakbij en de afstand tot bebouwing op de Uithof is beperkt. Hiermee is het knooppunt Rijnsweerd een ideale positie voor de bron.</p> <p>Zoals aangegeven op pagina 52 van de documentatie "A27/A1 2 ring Ontwerptractébesluit in beeld" kunnen er vier oksels onderscheiden worden op het knooppunt Rijnsweerd. Voor de locatie van de geothermische bronnen (productie en injectie) komen twee oksels in aanmerking: zuidwest en zuidoost. Uit het kaartmateriaal begrijpen wij dat voor de zuidwest oksel nog geen ontwikkeling is vastgesteld. Voor de verbinding tot Rijnsweerd en de Uithof dienen 2 dubbele leidingdoorvoeringen A28 en A27 bewerkstelligd te worden (warmteleidingen). De zuidoost oksel wordt ontsloten door doorvoeringen A27 en A28 en voor de Uithof verbinding A27 en A28. Mogelijk kan dit nader gefaciliteerd worden bij realisatie van de fietsverbinding langs de A28 naar de Uithof, onderwerp van gesprek in het kader van Bovenwettelijke Maatregelen, aangeduid als "Het Fietspakket".</p> <p>Het ruimtebeslag van een geothermische bron met voorzieningen is ca 50*50 meter. Bij de aanleg wordt een boortoren gebruikt met een hoogte van ca. 50m, de boorperiode is ca. 6 maanden. De putten zelf bestaan uit twee pijpen met afsluiters die door een betonnen plaat steken. De installaties omvatten warmtewisselaar, pomphuis, powerhouse (formaat 2 zeecontainers) en leidingwerk. De installatie moet 24/7 bereikbaar zijn bij aanleg voor aan- en afvoermaterialen, bij storingen en periodiek voor onderhoud. Het geothermische plan richt zich op het operationeel zijn van de bronnen per 2020-2021. Er zijn nog vele besluiten te nemen die invloed hebben op deze planning. De boringen zijn gepland in 2018-2020.</p> <p>De integratie van herontwikkeling van een knooppunt en de ontwikkeling van een duurzame energiebron biedt mogelijkheden om de spaarzame ruimte in oostelijk Utrecht optimaal te benutten. Vanzelfsprekend zijn er nog vele onbenoemde issues die van belang zijn voor RWS, SKR en overige stakeholders. Voor de verdere ontwikkeling stellen we voor om te onderzoeken of een parallelle ontwikkeling van knooppunt en geothermische bronnen meerwaarde kan bieden voor de verduurzaming en bereikbaarheid van Utrecht-Oost. Wij willen samen met u nadere invulling geven aan de uitwerking van de plannen.</p> <p>Wij kijken uit naar uw reactie op onze zienswijze en naar een voortzetting van onze goede samenwerking. Voor nader contact kunt u contact opnemen met onze adviseur Rob Mathlener van ADVIBE BV (tel. 06-38061717 of e-mail: mathlener(advibe.nl)).</p>	<p>mening bent dat knooppunt Rijnsweerd een goede locatie is voor een diepe geothermische bron, kunt u het beste contact opnemen met Rijkswaterstaat.</p>	
ZWE-00527	1	<p>Ik ben tegen de verbreding van de ring. Er is al genoeg asfalt in en om Utrecht. Ik zou wel graag asfalt zien op het fietspad langs de oude weg naar Hilversum. Kan dat?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Het fietspad langs de oude weg naar Hilversum valt niet binnen de scope van dit tracébesluit.</p>	Nee
ZWE-00528	1	<p>Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn bijdrage te leveren aan de besluitvorming over de verbreding van de A27 en de inrichting van een nieuw</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.</p>	Nee

	<p>verkeersplein aan de Oostkant van Utrecht.</p> <p>Het gaat hier om het oplossen van een probleem dat hoort bij een oude economie en een oud denken over mobiliteit, terwijl we juist toekomstgericht moeten denken en ons ervan bewust moeten zijn dat we deel zijn van een transitie die al is ingezet. In die zin bevestigt dit plan de stelling dat generaals altijd de vorige oorlog willen winnen.</p>		
2	<p>In mijn zienswijze zijn er drie belangrijke argumenten: de eerste betreft de inschattingen van het autoverkeer in de toekomst. Wie lineair doorplant en de voorspelde groei van het BNP neemt als maatstaf voor een daaraan gecorreleerde gelijke groei van de mobiliteit, begrijpt niet dat de economie van de toekomst anders in elkaar zit, minder in spullen, maar meer in diensten denkt en veel meer virtueel tot stand komt. De vanzelfsprekende aanname dat economische groei met even grote groei van mobiliteit gepaard gaat, is achterhaald. Bovendien is nu al zichtbaar de jonge mensen in grote steden steeds minder zelf een auto aanschaffen. Het gemak van de auto neemt af. De auto wordt voor mensen een steeds grotere last in de stad. En omdat de trek naar de stad alleen maar toeneemt en steden de trekkers van economische groei zijn, gaat de economische groei in de steden niet gepaard met een navenante groei van mobiliteit.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p>	Nee
3	<p>De tweede betreft de rol van verkeerstechnologie. Ook als de zelfrijdende auto nog toekomstmuziek is, dan nog zal de ondersteuning van hert autorijden zover toenemen dat we bijtijds worden omgeleid bij files, dat auto's hun snelheid al ruim tevoren aanpassen aan een vertraging, waardoor plotselinge 'stop-files' minder vaak zullen voorkomen. De benutting van de beschikbare weg zal veel beter worden, waardoor nieuw asfalt overbodig wordt. Als de plannen tot verbreding worden uitgevoerd, zullen we t.z.t. moeten constateren dat er te weinig gebruik van wordt gemaakt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja
4	<p>Juist de steden hebben behoefte aan voldoende groen voor de bevolking. Het verder aantasten van de natuur rondom Utrecht beperkt de leefkwaliteit van de omgeving van de stad. Een verdere verbreding van de wegen om Utrecht maakt het buitengebied ook minder toegankelijk. Het gaat steeds meer als een barrière werken.</p> <p>Een overheid die toekomstgericht denkt en zich realiseert dat ze bouwt voor de komende generaties, zou niet zo kortzichtig moeten handelen.</p>	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van</p>	Ja

			<p>Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisseweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermde) soorten).</p> <p>In de milieu-effectrapportage is aandacht besteed aan de door u genoemde aantasting van groen en de barrièrewerking tussen de stad en het omliggende gebied. Daarin is onderbouwd dat alle verbindingen (behoudens gedurende de aanlegperiode) in stand blijven. Er is derhalve geen sprake van een toename van de barrièrewerking. De aanleg van de Groene Verbinding verstrekt de relatie tussen de stad en het landgoed Amelisseweerd. Bovendien wordt er veel groen gecompenseerd.</p>	
ZWE-00529	1	<p>Mijn eerste bezwaren betreffen vooral milieu- en klimaat gerelateerde bezwaren. De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aantrekkende werking hebben op verkeer door en om de stad. Ook zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal inwoners in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch groeien. Verder is het ook vrijwel zeker dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen voldoet. Het is bovendien onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de plicht om voor uw de gezondheid van uw burgers te zorgen. Die plicht levert hier juist geld op; afzien van het plan levert de scharkist ruim een miljard euro op.</p> <p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Ja
	2	<p>De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies uit de periode dat het klimaatprobleem nog onvoldoende was onderkend.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid</p>	Nee
	3	<p>Mijn twee groep van bezwaren heeft te maken met het ondoordachte, niet op solide toekomst verwachtingen gebaseerde en dus weinig toekomstig gerichte karakter van het</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p>	Ja

	<p>beleid dat aan dit besluit ten grondslag ligt. Meer wegcapaciteit zal niet het fileprobleem op de Ring Utrecht oplossen. Na verloop van tijd zullen meer mensen in de auto stappen, omdat het fileprobleem tijdelijk misschien is opgelost en voor je het weet is het probleem er weer, maar nu met heel veel auto's meer. Met andere woorden zorg voor een toekomstbestendig beleid. Het inzetten op snelwegen is een heel slecht voorbeeld: de aanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in verhevigde mate zullen terugkomen. Zoek dus naar andere oplossingen, zoals rekeningrijden, stimuleren van wonen dichtbij werk en verbeteren en vergroten van de toegang en capaciteit openbaar vervoer. Dit zijn zinvolle investeringen die juist op de lange duur wel een oplossing bieden!</p> <p>U mag dit plan pas uitvoeren als daaruit zou blijken dat dit de enige oplossing is om tot een duurzame en toekomstbestendige vorm van vervoer te komen in en om Utrecht en de rest van Nederland.</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>In het MER Eerste Fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	
4	<p>Tenslotte, en dit is mijn enige not in my backyard argument, het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Ik wil een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.</p> <p>Ik verzoek u mijn zienswijzen te gebruiken om daarmee het OTB te verbeteren.</p>	<p>In het tracébesluit staat opgenomen dat er één verbindingsboog in Rijnsweerd onder het maaiveld wordt aangelegd. Dit is de boog van de A27 vanuit Hilversum naar de A28 richting Amersfoort. Het gehele knooppunt Rijnsweerd ondergronds aanbrengen is niet mogelijk gelet op de regelgeving ten aanzien van tunnelveiligheid.</p> <p>In het milieueffectrapport tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.</p>	Ja
ZWE-00530	<p>1 ik maak in ieder geval bezwaar tegen hfst 5.4 blz 63. Ik meen dat de woonwijk van Houten, aan de oostzijde van de A27 volstrekt onvoldoende afgeschermd zal worden tegen de extra hinder en overlast als gevolg van de beoogde nieuwe infrastructuur. Het gaat hierbij in elk geval om geluid en luchtverontreiniging in de vorm van fijnstof. Evenals aan de westzijde van de A27 is beoogd, zal in elk geval voorzien moeten worden</p>	<p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma</p>	Ja

	<p>in een bomenrij. Argumentatie als het behoud van zogenaamde zichtlocaties n van bedrijven acht ik - voor zover hier al feitelijk van toepassing - volstrekt onevenwichtig in vergelijking met het hierboven genoemde milieubelang van de inwoners van Houten. Zijn zichtlocaties met name de bezoekersintensieve (denk aan Expo Houten), die veel autoverkeer genereren ver van knooppunten van openbaar vervoer, op zich zelf al slecht voor het milieu , dit effect zou nog eens vergroot worden door het achterwege laten van adequate afscherming ten voordele van deze bedrijfslocaties.</p> <p>Onjuistheden: Over het hoofd gezien belang: zie boven Geraakt in belang: ik ben inwoner van de wijk de Borchten aan de oostzijde van de A27. De weg heeft - mede afhankelijk van de weersomstandigheden - een duidelijk milieueffect op mijn wijk.</p>	<p>zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg. In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel. In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden. Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>Uw verzoek tot het aanbrengen van aanvullende beplanting aan de oostzijde van de A27 wordt niet overgenomen. Een dergelijke beplanting heeft geen effect op de luchtkwaliteit of geluidbelasting in Houten. Om die reden is het belang van de bedrijven langs de A27 om zichtbaar te blijven als zwaarder beoordeeld. Uit het geluidonderzoek blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in de wijk de Borchten voldoet aan de geluidnormen. Mede door de aanleg van tweelaags ZOAB, dit is een extra stil soort asfalt.</p>	
ZWE-00531	<p>1 Nut en noodzaak van de voorgenomen verbreding ontgaat mij zeker in het licht van de verwachting dat de groei van het autoverkeer afvlakt en de investering in meer asfalt geen verbetering van omgeving en bereikbaarheid oplevert. Daarbij komt dat de voorgestelde maatregelen beter kunnen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	Nee
	<p>2 De ontvlechting van verkeersstromen is onvolledig. Een verdere ontvlechting voor elke richting is mogelijk door maar een baan per gekozen richting aan te leggen in plaats van meerdere. Eén rijbaan per richting komt de verkeersveiligheid ook nog eens ten goede, maakt het voor inhalers en hardrijden onmogelijk en reduceert het aantal keuze</p>	<p>Het reduceren van de Ring Utrecht tot een enkele rijbaan per richting zou een flinke capaciteitsverkleining betekenen ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee worden de problemen niet opgelost.</p>	Nee

		momenten voor de automobilist. Door maar een baan per richting aan te leggen past de gehele infrastructuur in de bestaande breedte van de Bak van Amelisweerd.		
	3	In plaats van 1 miljard te investeren in asfalt zo een dergelijk bedrag ook besteed kunnen worden aan een betere rail verbinding met De Uithof. Dat is ook volgens u de motor achter de mobiliteit in dit gebied en voor 2/3 verantwoordelijk voor het aanbod van verkeer op deze knoop. een uitwerking van de bundeling van infrastructuur vind u in de bijlage. een railverbinding boven de A27 leert meteen de mogelijkheid voor een gehele overkapping met transparant materiaal op zodat de geluidsoverlast voor Amelisweerd en de Uithof opgeheven wordt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
	4	Geluid In de huidige situatie is het geluidsniveau van de A27 en A28 al een zware wissel op de leefbaarheid van het omliggende gebied. tot twee kilometer van de snelweg is het gegrom van de wegen aanwezig. Hoewel het aan wettelijk normen schijnt te voldoen (die overigens uit theoretische berekenen bestaan en niet uit praktijk meeting is het geluidsoverlast en de fijnstofemissie in de huidige situatie al ongezond en dat wordt in de plannen niet beter. een geluidswal van een meter of 30 hoog die tevens fijnstof afvangt zou een beter voorstel zijn om de leefbaarheid van het gebied te vergroten.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.	Nee
	5	Geluidswal: Om die geluidswal te kunnen maken en tevens een grote waterberging te creëren in het gebied wijs ik u op het plan Roeibaan in de Uithof, zie bijlage. Een roeibaan kan u van de nodige grond voorzien en kan ook uw waterprobleem oplossen dat u creëert met al uw asfaltverharding.	Een tracébesluit houdt rekening met toekomstige ontwikkelingen zodra deze een formeel juridische status hebben. Dit is niet het geval bij het plan van de roeibaan en er wordt derhalve dus geen rekening gehouden met dit plan. Overigens zijn de plannen voor de Roeibaan eind 2016 niet haalbaar gebleken en deze gaan dan ook (voorlopig) niet door.	Ja
ZWE-00532	1	Tot mij heeft zich gewend de heer xxx, wonend aan Zwarte'Woud 95 (3524 SP) te Utrecht, met het verzoek hem bij te staan ten aanzien van het navolgende. Het ontwerp-tracébesluit en het milieueffectrapport A27 /412 Ring Utrecht liggen van 10 mei tot en met 20 juni 2016 ter inzage. Middels dezebrief dient cliënt hierop tijdig een zienswijze in. Cliënt heeft twee grote punten van zorg; de geluidbelasting en het uitzicht. Cliënt vreest als gevolg van de uitbreiding van de A27 met extra rijstroken voor een hogere geluidbelasting ter plaatse van zijn woning. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm langs de A27 ter hoogte van zijn woning zal worden verwijderd en hier niets voor terug komt.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	Uit bijlage 9e deelrapport specifiek, Rekenresultaten gemeente Utrecht, behorende bij het Akoestisch onderzoek OTB/MER 2" fase Ring Utrecht, maakt cliënt op dat de geluidbelasting op zijn woning met 2 dB toeneemt en na maatregelen met 1 dB. Daarbij is de westelijke gevel beschouwd. Deze gevel is echter niet maatgevend, dat is de oostelijke gevel van de woning aan Zwarte Woud 95. Verder valt op dat voor Zwarte Woud 97 en99 een meethoogte van 1,5 m wordt aangehouden. Deze appartementen liggen echter boven de woning van cliënt; deze meethoogte is dan ook niet representatief. Het voorgaande heeft cliënt naar voren gebracht op een informatieavond. Daarop heeft cliënt van de heer xxx een aangepaste tabel met rekenresultaten voor het Zwarte Woud ontvangen. Groot is de verbazing van cliënt als hieruit blijkt dat weliswaar de oostelijke gevel in beschouwing is genomen, maar de geluidbelasting in de eindsituatie ineens met2 dB afneemt. Dit kan cliënt niet met elkaar rijmen. Op de westelijke niet maatgevende gevel neemt de geluidbelasting toe, terwijl de geluidbelasting op de oostelijke maatgevende gevel afneemt. Cliënt meent dan ook dat de geluidbelasting op de gevel van zijn woning wordt onderschat. Te meer daar tussen zijn woning en de A27 geen bebouwing is gelegen dat het geluid als gevolg van het wegverkeer kan dempen. Er liggen bedrijven langs de A27, maar precies tussen de woning van cliënt en de A27 is een 'lege ruimte'. Nu straks ook nog de aldaar gerealiseerde geluidschermen worden verwijderd, kan het in de visie van cliënt niet anders zijn dan dat de geluidbelasting op de gevel van zijn woning toeneemt. Overigens was het in een eerdere fase van het project nog wel de bedoeling dat een geluidscherm	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud. Bij de publicatie van het ontwerp-tracébesluit was de ligging van de woningen en de daarbij behorende geluidbelastingen niet goed opgenomen. Naar aanleiding van de opmerkingen van bezoekers op de informatieavonden is dit gecorrigeerd en is aan inspreker een tabel met de juiste geluidbelastingen toegezonden. Dat deze sterk afwijken van de eerder gepresenteerde geluidbelastingen, is een gevolg van de fouten in de eerdere gegevens. Op basis van deze opmerkingen en ingediende zienswijzen is de geluidssituatie bij het Zwarte Woud nader onderzocht. Hieruit is gebleken dat een geluidscherm tussen de bedrijfsgebouwen doelmatig is, dit is in het tracébesluit opgenomen als maatregel.	Nee

		<p>werd gerealiseerd. Uit tabel 5-17 van het deelrapport geluid blijkt dat het plaatsen van een doelmatig geluidsschermb L een extra geluidreductie oplevert van 11 dB. Dit tegen een meerprijs van 3 ton. Cliënt wijst er daarbij op dat als alleen een geluidsschermb wordt gerealiseerd ter hoogte van zijn woning (bij de 'lege ruimte'), de kosten lager zullen uitvallen en de gewenste geluidreductie tot stand komt. Cliënt verzoekt in deze zienswijze dan ook nadrukkelijk aandacht voor de geluidbelasting op de gevel van zijn woning.</p> <p>Voorts verzoekt hij ter hoogte van zijn woning een geluidsschermb te plaatsen teneinde de 'lege ruimte' af te sluiten en zo de geluidbelasting zolaagals mogelijk te krijgen. Een geluidsschermb aldaar heeft bovendien als voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat voor cliënt. Een met klimop begroeid scherm is immers esthetisch een stuk verantwoordder dan het asfalt van de A27. Cliënt wenst ten zeerste niet direct uit te kijken op dit asfalt. Cliënt gaat ervan uit dat het voorgaande op zorgvuldige wijze wordt befokken bij de verdere besluitvorming en wordt graag op de hoogte gehouden in het verdere proces.</p>		
ZWE-00533	1	<p>Het is bijna onmogelijk om door de enorme hoeveelheid documenten waarin de informatie staat heen te komen. Ik heb mij daarom beperkt tot de brochure 'A27/A12 Ring Utrecht, Ontwerp-Tracébesluit in beeld'. Daarin viel mij het volgende op:</p> <p>In hoofdstuk 5.4 wordt op bladzijde 63 onder de kop 'Tot aan de aansluiting Houten' gesproken over bomenrijen langs de A27. Deze worden behouden in de richting Breda, maar op verzoek van diverse bedrijven komen er langs de andere kant, in de richting Utrecht, geen bomen omdat de bedrijven goed zichtbaar willen blijven vanaf de A27. Dit is te bizar voor woorden: commercieel belang gaat dus boven het belang van de individuele burger!! Juiste de bomenrij aan de Houtense kant van de A27 zal veel geluid én fijnstof wegnemen dat anders met de heersende windrichtingen direct de bebouwde kom van Houten inwaait.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Uw verzoek tot het aanbrengen van aanvullende beplanting aan de oostzijde van de A27 wordt niet overgenomen. Een dergelijke beplanting heeft geen effect op de geluidbelasting in uw woonwijk. Om die reden is het belang van de bedrijven langs de A27 om zichtbaar te blijven als zwaarder beoordeeld.</p>	Ja
	2	<p>Bovendien zie ik dat over de helft van het gedeelte Aansluiting Houten - Kruising N409 van de A27 helemaal geen bedrijven staan (in de bijlage met een dubbele rode lijn gemarkeerd). Dit stuk ligt tussen eerder genoemde aansluiting Houten en de voormalige oprijlaan naar kasteel Heemstede. Het zou netjes zijn indien Rijkswaterstaat minimaal het stuk langs de A27 vanaf begin van de aansluiting Houten tot aan de bomenrij van de voormalige oprijlaan Heemstede voorziet van eenzelfde bomenrij als aan de andere kant van de A27. Dit moet natuurlijk ook als een stuk natuurcompensatie worden beschouwd. Nog beter is het als RWS het hele stuk langs de oostkant van de A27 tussen het begin van de Aansluiting Houten - Kruising N409 van deze bomenrij gaat voorzien (in de bijlage met een enkele en dubbele rode lijn gemarkeerd).</p> <p>Mijn belang betreft geluidsoverlast en fijnstof. Dat bedreigt mijn welzijn en gezondheid en dat van mijn gezin.</p>	<p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsoverlast moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden.</p> <p>Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>Een eventueel aanvullende bomenrij langs de A27 heeft geen invloed op de geluidssituatie en de luchtkwaliteit in Houten. De geluidssituatie en de fijn stofconcentraties in Houten zijn met project vrijwel gelijk aan de situatie zonder project.</p>	Nee
	3	<p>Mijn belang wordt geraakt inzake geluidsoverlast, wat bij de (meest voorkomende) west/zuidwestenwind nu al mijn persoonlijke norm overschrijdt en de zorgen die ik heb over de toename van fijnstof</p>	<p>De geluidsoverlast op uw woning neemt door uitvoering van het project af met 1 dB.</p>	Nee
ZWE-00534	1	<p>Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het door u vastgestelde Ontwerp Tracébesluit (OTB) en MER rapport voor de door uw ministerie voorgenomen verbreding van de A27/A12 Ring Utrecht. Wij constateren dat de verbreding een bijdrage levert aan de bereikbaarheid van de regio.</p> <p>Gezien de impact van een dergelijk groot project hechten wij er waarde aan om onze reactie aan u kenbaar te maken.</p> <p>De hoogte van geluidsschermen opgenomen in het OTB zijn gebaseerd op verkeersberekeningen die zijn uitgevoerd met de vigerende WLO groeiscenario's (2006).</p>	<p>Het is goed om te horen dat uw gemeente de bijdrage van het project aan de bereikbaarheid van de regio onderschrijft. Dank voor uw opmerkingen over de prettige samenwerking in de totstandkoming van het tracébesluit.</p> <p>Er is besloten om de geluidmaatregelen uit het ontwerp-tracébesluit te handhaven, er wordt geen verlaging van de maatregelen in het tracébesluit vanwege de nieuwe WLO scenario's uitgevoerd. Het verlagen van de geluidmaatregelen past niet in de leefbaarheidsdoelstelling van de Ring.</p>	Nee

	<p>In december 2015 heeft het CPB nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt worden in het NRM verkeersmodel dat in 2016 uitkomt. U heeft toegezegd dat er een gevoeligheidsanalyse wordt uitgevoerd met deze nieuwe WLO scenario's t.b.v. de vraag over de nut en noodzaak. De regio ondersteunt deze gevoeligheidsanalyse, maar heeft een duidelijk zorgpunt ten aanzien van geluid.</p> <p>Geluidmaatregelen zijn van groot belang voor de omwonenden van het project. Omdat wij maximale bescherming voor onze inwoners willen, en willen voorkomen dat Rijkswaterstaat mensen rond de ter visielegging van het OTB informeert over geluidmaatregelen die in het Tracébesluit (TB) als gevolg van nieuwe WLO scenario's naar beneden bijgesteld worden verzoeken wij u om toe te zeggen dat: (geluid)maatregelen die in het Tracébesluit worden opgenomen niet verlaagd worden naar aanleiding van het uitkomen van de nieuwe WLO scenario's;</p>		
2	<p>het bovenwettelijke maatregelenpakket, dat in een bestuursovereenkomst zal worden vastgelegd, wordt bepaald op basis van de gegevens die zijn opgenomen in het OTB. In het OTB Ring Utrecht zijn geluidmaatregelen opgenomen die nodig zijn om aan de wettelijke eisen voor geluid te voldoen.</p> <p>Optimaal geluidwerende voorzieningen en leefbaarheidsmaatregelen zijn van essentieel belang voor de leefomgeving van onze inwoners.</p> <p>Wij zijn dan ook verheugd dat de Minister daarnaast 15 miljoen euro ter beschikking heeft gesteld voor extra leefbaarheidsmaatregelen in het plangebied Ring Utrecht. Wij hopen dat door middel van de verdeling van dit bedrag geluidhindervoorzieningen voor de inwoners op de Waijensedijk 18, 20, 29 en 31 en Koppeldijk 9 en 11 en Fortweg 1 en 11 getroffen kunnen worden.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Koppeldijk en de Waijensedijk.</p> <p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijke maatregelenpakket, is het maatregelenpakket uit het tracébesluit.</p> <p>Voor het gebied rond de Koppeldijk en de Waijensedijk is naar aanleiding van inspraakreacties een aanvullend onderzoek uitgevoerd. Dit heeft geen aanleiding gegeven tot aanpassing van het wettelijk pakket: het scherm bij de Koppeldijk wordt teruggeplaatst met dezelfde afmetingen als het bestaande scherm en het is niet doelmatig om het scherm bij de Waijensedijk te verhogen.</p> <p>Voor het gebied rond de Koppeldijk en de Waijensedijk is een bovenwettelijk geluidscherm voorzien. In het maatregelenpakket zijn onder andere het verhogen van de schermen bij de Koppeldijk en de Waijensedijk en het dichtzetten van het 'gat' tussen beide schermen met een nieuw scherm van 3 meter hoog opgenomen. Fortweg 1 en 11 kwamen ten tijde van het opstellen van de Nota van Antwoord in aanmerking voor locatiespecifieke maatregelen, zoals gevelisolatie of geluidwerende erfafscheiding.</p> <p>Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Op de website van de provincie kunt u het totale maatregelenpakket inzien, zie https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht.</p>	Ja
3	<p>Daarnaast willen wij aandacht vragen voor de situatie van inwoners langs de A27. Tijdens de informatiebijeenkomst hebben zij aangegeven veel geluidhinder te ervaren van de A27 en de Houtense brug (project A27 Houten - Hooipolder). Wij willen er voor pleiten om een geluidscherm langs de A27 te plaatsen zodat voor deze inwoners de leefomgeving verbetert. Wij zullen hier ook bij de provincie Utrecht op aandringen.</p>	<p>De geluidbelasting met het project Ring Utrecht in de bebouwde kom van Houten en het gebied rond de Heemsteedseweg wordt niet hoger dan volgens de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Aangezien aan de wettelijke normen kan worden voldaan, zijn aanvullende maatregelen per definitie niet doelmatig.</p> <p>Voor Houten is een bovenwettelijke maatregel voorzien namelijk het plaatsen van een geluidscherm ten westen van de A27 met een hoogte van 4 meter.</p> <p>Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Op de website van de provincie kunt u het totale maatregelenpakket inzien, zie https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht.</p> <p>De brug over het Amsterdam-Rijnkanaal maakt deel uit van het project A27 Houten-Hooipolder. In het Tracébesluit A27 Houten-Hooipolder zijn voor deze locatie geen geluidschermen opgenomen.</p>	Ja

4	<p>Beheer en Onderhoud geluidschermen Nieuwe geluidschermen langs het tracé zullen in de praktijk weer nieuwe ontsieringen met zich meebrengen in de vorm van graffiti. Veel inwoners van Houten en omliggende gemeenten ergeren zich aan deze vervuiling van de openbare ruimte. Wij vragen u om in de toekomst maatregelen te nemen om dit te voorkomen.</p>	<p>Uw zorg over graffiti wordt gedeeld. De schermen worden zoveel mogelijk als groene schermen uitgevoerd; dit beperkt de mogelijkheden om graffiti aan te brengen.</p>	Nee
5	<p>Landschappelijke inpassing o.a. NHW en Limes en Zilfia's Hoeve Het project Ring Utrecht heeft grote invloed op het landschap. Wij vragen u extra aandacht te schenken aan de landschappelijke inpassing van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Limes als belangrijke landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. Tevens vragen wij u om bij de manege Zilfia's Hoeve het te plaatsen geluidscherm te vergroenen. In het gebied ten noorden van de Fortweg kunnen archeologische beperkingen gelden. Hier is een hoge verwachting op Romeinse Limes resten die voorafgaand aan grondroerende werkzaamheden onderzocht moeten worden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).</p> <p>Uw zorg over een goede landschappelijke inpassing wordt gedeeld. Daarom is in een breed proces met regiopartners een landschapsplan opgesteld waarin nadrukkelijk rekening is gehouden met de door u aangegeven waarden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) en de Limes. In het Landschapsplan is het geluidscherm aan de zijde van Zilfia's Hoeve groen ingepast. Alvorens nieuwe bomen worden geplant zal nader archeologisch onderzoek plaatsvinden.</p>	Nee
6	<p>Natuurcompensatie De wegverbreding gaat ten koste van een grote hoeveelheid groen. Wij willen graag meedenken om de periode tot aan het Tracé besluit te benutten om met alle betrokken partijen de compensatie uit te werken.</p>	<p>De gemeente Houten is tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit betrokken bij de uitwerking van de compensatie, de wijzigingen die opgetreden zijn, zijn te vinden in de Nota van Wijziging 2020 behorende bij het tracébesluit.</p>	Ja
7	<p>Ambitie energieneutrale netwerken in beheer van Rijkswaterstaat Wij onderschrijven de ambitie van de Minister van IenM om de netwerken die RWS beheert energieneutraal te maken en om de infrastructuur nog slimmer en duurzamer te maken (brief Minister aan de voorzitter van de Tweede Kamer, dd. 5 juni 2016, kenmerk RWS-2016/15377/155837). Belang zonnepanelen Wij onderschrijven het idee om gezamenlijk met maatschappelijke partners een bijdrage te leveren aan verduurzamen van de regio. Door rond de snelwegen energievoorzieningen te creëren kunnen diverse voordelen behaald worden op het gebied van klimaat. De Gemeente Houten vindt het, net als de Gemeente Utrecht, wenselijk dat delen van geluidschermen worden benut voor het opwekken van zonne-energie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p>	Nee
8	<p>Relatie A27 Houten-Hooipolder Het project A27 Houten - Hooipolder doorloopt min of meer gelijktijdig met de Ring Utrecht de Tracé wet procedure en zal ongeveer in dezelfde periode in uitvoering zijn. Omdat het hier het zuidelijke aanpalende traject betreft is de verkeerskundige en landschappelijke relatie voor de gemeente Houten evident. De aansluiting Houten maakt deel uit van beide projecten. Inwoners hebben tijdens de informatiebijeenkomst dd. 18 mei aangegeven ook geluidhinder te ervaren van de Houtense brug. Wij zullen dit punt ook aangeven bij het project A27 Houten - Hooipolder.</p>	<p>Inhoudelijk zijn de beide projecten op elkaar afgestemd. Maatregelen ten behoeve van de afscherming van de Houtense Brug horen bij het project Houten Hooipolder.</p>	Nee
9	<p>Minder hinder tijdens de bouw Gezien de lange realisatieperiode van de Ring Utrecht is het beperken van omgevingshinder van groot belang. Wij vragen u aandacht te hebben voor het borgen van de doorstroming op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet gedurende de realisatieperiode zodanig dat er geen verslechtering van de leefomgeving zal optreden. Wij treden graag in overleg met u over de locaties van bouw- en werkerreinen. De samenwerking in de voorbereiding van het OTB is naar onze mening in goed overleg gelopen. Graag zetten wij deze samenwerking gedurende het vervolg proces voort.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkerreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de</p>	Ja

			<p>werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Dank u voor het compliment over de samenwerking. Dit compliment is wederzijds. De samenwerking met de gemeente Houten is altijd als zeer constructief ervaren. In het vervolgproces zal de intensieve samenwerking met de gemeente Houten op de raakvlakken tussen het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN), de leefomgeving en de werkterreinen in het kader van de bestuursovereenkomst, de realisatieovereenkomst, de MinderHinder-aanpak en het KES-proces worden voortgezet en hopelijk in dezelfde constructieve zin.</p>	
ZWE-00535	1	<p>Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen : http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/. Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
	2	<p>Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
	3	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	Ja
	4	<p>De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	5	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel</p>	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding	Ja

	kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	
6	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
7	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
8	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene	Nee

		<p>verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	
11	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
12	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichter bij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten.	Nee
13	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager.	Nee
14	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	Nee
15	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke	Ja

		<p>verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	
16	<p>Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.</p>	<p>Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.</p>	Nee
17	<p>Het doel van dit project is de bereikbaarheid van de stad te vergroten. De autobereikbaarheid van de stad is het best als er weinig auto's de stad in willen. Wilt u weinig auto's in de stad, zet dan niet veel auto's op de snelweg! Minder snelweg=betere autobereikbaarheid.</p>	<p>Nut en noodzaak van de Ring Utrecht zijn in diverse fasen van het project uitgebreid aan de orde geweest. Voor een uitgebreide toelichting op nut en noodzaak van het project wordt u verwezen naar hoofdstuk 2 van de toelichting op het Tracébesluit en paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord.</p> <p>De noodzaak tot aanpassing van de Ring Utrecht komt voort uit een aantal (verkeers-) knelpunten, waaronder de doorstroming van knooppunt Rijnsweerd. Ook de verkeersveiligheid vormt een probleem. Tevens zijn leefbaarheidsknelpunten geconstateerd. Dit heeft geleid tot een dubbele doelstelling voor dit project:</p> <ul style="list-style-type: none"> -De doorstroming op de Ring Utrecht A27/A12 verbeteren op een verkeersveilige manier. -De kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk verbeteren. <p>Met de aanpak van het project Ring Utrecht verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid van het verkeer in en rondom Utrecht. De leefbaarheid blijft gelijkwaardig en wordt waar mogelijk verbeterd, mede als gevolg van de voorziene maatregelen. Zo komt er onder andere over de verbrede bak op de A27 bij Amelisweerd een overkapping: De Groene Verbinding. Met deze verbinding neemt de barrièrewerking van de A27 af en wordt de stad weer beter verbonden met het landgoed Amelisweerd. Voor wat betreft geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren. Dit komt door de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van €15 miljoen euro voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé. Realisatie van het project leidt tot een verschuiving van autoverkeer van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet. In de stad komt juist ruimte vrij voor andere verkeersdeelnemers zoals fietsers en OV-gebruikers dankzij het project Ring Utrecht. Het (doorgaande) autoverkeer zal ook minder geneigd zijn op zoek te gaan naar sluiptwegen via het onderliggend wegennet om knelpunten op de Ring te vermijden.</p>	Ja
18	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden</p>	Ja

			<p>aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>	
ZWE-00536	1	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	Ja
	2	<p>De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).</p>	Nee
	3	<p>Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee
	4	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p>	Ja

			De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	
5	Door de veranderingen in en bij Amelisseweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
6	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.		Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
7	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluiptverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
9	Verbreding van de A27 in Utrecht is geen oplossing voor de bestaande verkeersdrukte. De werkzaamheden zelf zullen voor overlast zorgen, met extra files tot gevolg. Daarna zal er misschien kort een betere doorstroming zijn, maar de ervaring leert dat dat extra verkeer aantrekt, waardoor het verkeer al snel weer vast staat. Van een dergelijk ingrijpend plan mogen we verwachten dat het toekomstbestendig is. Verbreding van de A27 in Utrecht is dat niet. Als het al even werkt, dan toch niet lang, de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw terug zullen komen. Kortom: de verbreding van de A27 in Utrecht heeft geen toekomst.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00537	1 Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisseweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.		De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee wordt de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor weer functioneel.	Ja

2	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
3	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	Ja
4	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Nee
5	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
6	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
7	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid	Nee

		van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	
8	Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
9	Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
10	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
11	Verbreding van wegen en dus nog meer wegverkeer gaat niet samen met minder energiegebruiken en minder CO2-emissies. Trein, bus en (elektrische) fiets zijn het energiezuinigere, CO2-vrije alternatief. Dus geen verbreding van de Ring en geen nieuwe wegen meer.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
12	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00538	1 Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukte van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2 Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstof ruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?	Het kabinet heeft diverse maatregelen genomen om de depositie van stikstof op kwetsbare natuurgebieden te verminderen. De meest relevante maatregel voor het project Ring Utrecht is de landelijke beperking van de maximum snelheid op snelwegen overdag op 100 km/uur. Andere maatregelen zijn gericht op de landbouw, zo is er budget vrijgemaakt voor boeren die willen stoppen met het houden van vee. De stikstofruimte wordt binnen het rijksbeleid verdeeld over de diverse sectoren zoals landbouw, infrastructuur, industrie en bouw. In de Passende Beoordeling 2020 zijn de	Ja

		stikstofdeposities op Natura2000-gebieden bepaald. Voor Natura2000-gebied Veluwe is een compensatiepakket vastgelegd in het Tracébesluit 2020.	
3	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
4	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
5	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
6	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
7	De 'groene verbinding' over de A27 is niet zo groen en doet weinig voor de omgeving. Lage struikjes in plaats van eeuwen oude bomen.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee

8	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee	
9	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee	
10	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee	
11	Verder blijkt bij mijn straat het Zwarte Woud helemaal geen geluidsscherm meer komt!! Terwijl tussen de zogenaamde bedrijfspijngeluidswal wel degelijk een 15 meter breed gat zit, waardoor een geluidsstroom onze wijk infiltreert. Volgens een architect tijdens de info-avond in Aristo is hier een kosten-baten afweging gemaakt. Geweldig!	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidsscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidsscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het geluidsscherm tussen de gebouwen komt recht op te staan en wordt van transparant materiaal gebouwd.	Ja	
12	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee	
ZWE-00539	1	Het voorliggende plan stuit op enkele grote uitdagingen in de uitvoering, waardoor dit project al een forse begroting heeft. Het is voor mij niet overtuigend dat deze hoge kosten gerechtvaardigd zijn, als je de opbrengsten van dit project er tegen afzet. Er is filevorming maar de files op dit traject staan niet prominent in de file top 50. Bovendien zal dit project, ook in de meest gunstige berekeningen van Rijkswaterstaat zelf, de files na oplevering niet oplossen. Dat betekent dat er veel gemeenschapsgeld wordt gestoken in een relatief klein probleem, dat ook nog eens niet wordt opgelost. Ik maak me ook zorgen over hoe reëel deze begroting is. Gezien de enorme budgetoverschrijdingen bij	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

	grote projecten in de afgelopen decennia en de uitdagingen in dit project, waarvan enkelen nog niet volledig zijn uitgedacht, lijkt mij overschrijding van budget en tijd te verwachten.		
2	In het OTB is gekozen voor een ontwerpsnelheid van 130 km per uur. Dit als uitgangspunt voor een dergelijk project te kiezen lijkt mij een partijpolitieke keuze. Het lijkt erop dat dit uitgangspunt niet uit rationele overwegingen maar op emotionele gronden is gekozen. Uit onderzoek is gebleken dat 130 km per uur weinig tijdswinst oplevert, hooguit enkele minuten. Inmiddels is ook uit onderzoek gebleken wat het effect op luchtkwaliteit is. Aangezien de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, laat staan aan het streven van de WHO, is dit een belangrijk argument. Tel daarbij op de stijging van het aantal verkeersdoden (9% in 2015) waarvan het grootste deel op de 130 km-wegen. Minister Schultz heeft in de tweede kamer als argument genoemd dat 130 km per uur kunnen rijden "beter aansluit bij de beleving van de weggebruiker." Waarmee het duidelijk is dat het emotionele argument hier prevaleert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
3	Onderzoek wijst uit dat meer en bredere wegen leiden tot meer verkeer. Automobilisten zullen een alternatieve route minder snel overwegen, met als gevolg dat deze regio meer autoverkeer zal moeten verwerken. Dat betekent meer luchtvervuiling en geluidsoverlast. Het effect van de verbreding zal snel zijn uitgewerkt, zoals ook blijkt uit ervaring met de verbreding A2 en A4. De verwachting is dat in 2030 de vertraging gelijk is aan nu, veroorzaakt door meer verkeer op de Ring Utrecht	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
4	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
5	Heel recent zijn de effecten van de verbreding van de A4 duidelijk geworden. De VID stelt dat "duidelijk is dat met name de opdeling van de A4 bij Leiden in een hoofd en parallelbaan de doorstroming geen goed heeft gedaan. We staan weer vaker stil, dus kunnen we stellen dat de maatregelen averechts effect sorteren. De definitieve oplossing, die €600.000.000 heeft gekost, geeft verdubbeling van de filedruk." In het OTB is op een zelfde manier sprake van het scheiden van verkeersstromen, waardoor flexibel gebruik van de weg onmogelijk wordt gemaakt. Het lijkt mij dat we hiermee hetzelfde effect zullen krijgen als nu blijkt op te treden op de A4.	In uw zienswijze verwijst u naar recente ervaringen met de verbreding van de A4 en dat een systeem van 2x6 rijstroken in de Bak afdoende zou zijn. Vanwege verkeersonveiligheid is een systeem van 2x6 rijstroken (zonder vluchtstrook) in de Bak, waarbij zware verkeersstromen elkaar moeten kruisen, niet gewenst. In het tracébesluit ontwerp worden daarom de verkeersstromen in de Bak zoveel mogelijk uit elkaar gehaald, waardoor minder rijstrookwisselingen plaatsvinden, wordt voldoende wegcapaciteit in de Bak gerealiseerd om de huidige en toekomstige verkeersstromen af te kunnen wikkelen, en worden waar mogelijk vluchtstroken aangelegd. Hierbij is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen zoals bij de A4. In de noord-zuid richting komt namelijk een aparte hoofdrijbaan met 4 rijstroken naar de A12 richting Den Haag, en een hoofdrijbaan met 3 rijstroken naar de A27 richting Breda en A12 richting Arnhem. In de zuid-noord richting komt een hoofdrijbaan met 5 rijstroken naar de A27 richting Hilversum en de A28 richting Amersfoort/Utrecht, en een zogeheten bypass met 2 rijstroken van de A27 vanuit Breda naar de A28 richting Amersfoort.	Nee
6	Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximumsnelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden , blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer	Ja

		gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	
7	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. Er is een compensatieverplichting maar op de informatieavond van Rijkswaterstaat is pijnlijk duidelijk geworden dat deze compensatie van 16 hectare bos niet realiseerbaar is in de regio van dit tracé. Het afkopen is nog niet in de begroting opgenomen maar zal wel de realiteit zijn. De schade die hiermee wordt aangebracht is dus onherstelbaar. Deze regio heeft al weinig groen, wat er is verdient bescherming. Het wordt steeds duidelijker hoe belangrijk groen in de directe nabijheid is voor de luchtkwaliteit. Met een steeds sneller groeiende bevolking in deze stedelijke regio is dit ook een economisch argument. Immers, het begint steeds duidelijker te worden wat de oplopende kosten zijn in gezondheidszorg bij slechte luchtkwaliteit.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
8	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie, gebruikt in de huidige bak bij Amelisweerd, gaat daar de grondwaterstand veranderen. Wat hiervan de gevolgen zullen zijn op dit unieke natuurgebied is niet in kaart gebracht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
9	De bouwwerkzaamheden zullen minimaal 8 jaar in beslag nemen. Gedurende deze periode is er sprake van veel meer geluidsoverlast en verslechterde luchtkwaliteit. De lengte van deze periode en mate van te verwachten overlast acht ik onaanvaardbaar voor de grote groep bewoners langs dit tracé afgezet tegen wat daar uiteindelijk dan tegenover zou moeten staan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
10	De bouwperiode bedraagt (minimaal) 8 jaar. Dat is zo lang dat alle risico's goed in kaart gebracht moeten zijn. Hierover vind ik in de plannen te weinig of slecht toetsbare informatie. Wat zijn de risico's op: " Veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd)? " Beschadiging van het folie? " Trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen? - Regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode? " Verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van de stad Utrecht? " Slechte bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers? " Verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast? Het OTB overtuigt niet dat gedurende de bouwperiode de veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden wordt geborgd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
11	Ik ben niet overtuigd van de noodzaak van de verbreding. Het fileprobleem dat de plannen in het OTB zouden moeten oplossen, is niet groot genoeg om de kosten te rechtvaardigen: niet alleen de minimaal 1,1 miljard Euro (begroot) maar ook de onherstelbare schade aan het milieu met alle maatschappelijke gevolgen en de toenemende kosten van de gezondheidszorg.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
12	Ik ben niet overtuigd van de haalbaarheid van de plannen zoals voorgesteld in het OTB binnen het genoemde budget. De risico's zijn onvoldoende in kaart gebracht en we weten inmiddels dat grote projecten als deze met veel onzekerheden leiden tot enorme budgetoverschrijdingen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee

	13	Ik ben niet overtuigd dat dit project, eenmaal uitgevoerd, daadwerkelijk de files gaat oplossen. Recente ervaringen wijzen eerder op het tegendeel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	14	Al met al ben ik niet overtuigd van de toekomstbestendigheid van dit OTB A27/A12 Ring Utrecht plan en ik vind de kosten van dit project onaanvaardbaar.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee
ZWE-00540	1	De leefbaarheid van de stad Utrecht en haar omgeving neemt door de verbreding af. De prognose van Rijkswaterstaat gaat uit van 70.000 extra auto's per jaar op de A27. Dit levert veel extra geluidsoverlast en fijnstof op. Op beide vlakken scoort Utrecht nu al niet goed. Over het fijnstof later meer, maar het hoorbare, constante geraas van de auto's die bij Rijnsweerd hoog boven het maaiveld komen te rijden, ontnemt veel bewoners van Utrecht de mogelijkheid in eigen buurt of tuin eens echt volledig tot mst te komen. Dat is onomkeerbaar verlies van leefbaarheid. De afweging van enkele minuten tijdswinst per dag voor duizenden reizigers tegenover behoud van leefkwaliteit voor tienduizenden Utrechters moet dan ook in het voordeel van deze laatste uitvallen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Uit het geluidonderzoek bij milieueffecten rapport blijkt dat de situatie na realisatie van het project zal verbeteren ten opzichte van de situatie zonder project vanwege de in het tracébesluit opgenomen geluidmaatregelen. De verbetering is mede dankzij de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van €15 miljoen voor extra bovenwettelijke geluidmaatregelen op andere delen van het tracé. Op het punt van fijnstof wordt verderop ingegaan.	Nee
	2	Het zijn dagelijks vele honderden tot duizenden mensen die genieten van de natuur in de Amelisweerd. Als hardloper weet ik dat je in het weekend vroeg moet zijn, later op de dag is het te dmk om te hardlopen zonder overlast te veroorzaken. Misschien dat vanuit het verleden nog gedacht wordt dat de bescherming van Amelisweerd slechts prototypen 'geitenwollensokken' aan het hart gaat, maar ik kan u verzekeren dat de gehele Amelisweerd onmisbaar is voor inwoners van Utrecht uit alle lagen van de bevolking.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).	Nee
	3	Gezondheid in Utrecht Zoals gezegd, meer verkeer leidt tot meer fijnstof. Meer fijnstof tot meer gezondheidsproblemen. Nu zult u misschien denken dat er daarvoor normen zijn. Echter, deze normen gelden niet tijdens de bouw omdat dit als 'tijdelijk' wordt aangemerkt. Bovendien zijn deze normen naar het oordeel van de WHO ook nog te hoog. Een geplande uitvoeringstijd van 8 jaar is in mijn ogen niet meer als tijdelijk aan te merken. We praten over duizenden (!) kinderen die in de nabijheid wonen of naar school gaan en die een groot deel van hun jeugd te maken krijgen met ronduit ongezonde lucht. Zolang er geen garantie is op het voorkomen van gezondheidsschade, mag u niet met de uitvoering beginnen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Ja
	4	Uitvoering strookt niet met opdracht aan regering. In juni 2015 heeft de rechter in het zogenaamde "Urgenda arrest" bepaald dat de regering te weinig doet om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen [1]. Aan de overheid is opdracht gegeven er voor te zorgen dat de uitstoot over 4 jaar (in 2020) 25% lager is dan in 1990 in plaats van de door de regering beoogde maximaal 17%. Een betrouwbare overheid luistert en handelt naar het oordeel van de rechtbank, eens te meer daar de regering de motivatie van de rechtbank niet betwist en slechts op staatsrechtelijke c.q. procedurele gronden hoger beroep heeft aangetekend. Het verbreden van de A27/A28 en de daarmee gepaard gaande toegenomen uitstoot, is in strijd met de uitspraak van de rechter en "[de] zorgplicht [van de Staat] voor de bescherming en verbetering van het leefmilieu." (Urgenda arrest).	In aangehaalde Urgenda-uitspraak van de rechtbank te Den Haag is uitgesproken dat de Staat meer moet doen om de uitstoot van broeikasgassen in Nederland te verminderen. De Staat moet ervoor zorgen dat de uitstoot in Nederland in 2020 ten minste 25% lager is dan in 1990. Het gaat hier om een gewenste vermindering van de uitstoot van broeikasgassen voor Nederland als geheel. Zoals eerder overwogen in de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 november 2012 met kenmerk 201110075/1/R4 en 201201853/1/R4, behoeven de nationale emissieplafonds niet te worden gerekend tot het toetsingskader voor het nemen van een tracébesluit.	Ja
	5	Noodzaak ontbreekt. Vreemd genoeg is de onderbouwing van de noodzaak voor deze kostbare operatie hopeloos verouderd. Duidelijk is inmiddels dat de prognoses destijds uitgingen van een veel grotere groei van het verkeer dan nu blijkt. Ik fiets dagelijks meermaals via de Koningsweg over de A27, met name in de ochtend- en avondspits en constateer dat het uitzonderlijk is wanneer er een file staat. Het traject staat dan ook bepaald niet hoog in de fileranglijsten. Sterker nog, uit actuele gegevens van Tomtom blijkt dat de filedmk	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). De gegevens van TomTom betreffen de huidige situatie op de Ring Utrecht. In een planstudie wordt bij de onderbouwing van de Nut en Noodzaak uitgegaan van de toekomstige situatie in 2030 en 2040. Deze kan niet weergegeven worden door TomTom.	Ja

	rond Utrecht sinds 2008-2010 is gedaald, niet gestegen [2]. Deze gegevens van Tomtom zijn onpartijdig, actueel en gebaseerd op continue metingen. Vergelijk dat met de verouderde, kwalitatief dubieuze gegevens uit het Nationaal Regionaal Model van Rijkswaterstaat waarop het OTB is gebaseerd, en de enige conclusie kan zijn dat de overheid haar huiswerk opnieuw dient te maken.		
6	<p>Hoe vervelend ook voor de mensen die er in staan, files zijn een onmiskenbaar gegeven in de randstad, hoeveel extra asfalt er ook gelegd wordt. Dat mag wel blijken uit het feit dat de 10 (!) rijstroken die sinds 1982 ten bate van de A27 zijn aangelegd, nu blijkbaar al tekort schieten. Nog vier baantjes er bij? Dat lost het probleem niet op. Inmiddels bestaat er literatuur genoeg over hoe het oplossen van de ene file, de andere veroorzaakt.</p> <p>Duurzame oplossingen op de weg liggen in het verschiet. De ontwikkeling van zelfrijdende auto's gaat snel, zeer snel. Zelfrijdende auto's kunnen dicht op elkaar rijden en maken efficiënter gebruik van de weg. In 2026, wanneer het plan op zijn vroegst klaar kan zijn, zijn de technologische mogelijkheden van zelfrijdende auto's naar alle waarschijnlijkheid zo ver gevorderd dat de 1.2 miljard euro die het plan dan minimaal gekost heeft, weggegooid geld blijkt. Beter kan een dergelijk bedrag geïnvesteerd worden in technologische oplossingen van files. Nederland kan koploper worden in de technologie die zelfrijdende auto's in staat stelt verkeersdoorstroming te bevorderen. Deze technologie kan vervolgens geëxporteerd worden en geld opleveren, files vindt men immers in de hele wereld.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	Nee
7	<p>Overlast tijdens de bouw en risico's op schade</p> <p>Zoals gezegd, een bouwperiode van 8 jaar is lang en zeer belastend voor omwonenden. Daarnaast zal er met groot materieel gewerkt worden en brengt de aan- en afvoer van bouw materieel met zich mee dat er veel met zware vrachtwagens gereden zal worden. Langs de Koningsweg, waar ik woon, maar ook langs de Waterlinieweg zal dit trillingen en geluidsoverlast veroorzaken. Huizen in de omgeving lopen het risico op schade. Inmiddels weten we uit de aardbevingsschade door gaswinning in Groningen, welke ramp dit voor huiseigenaren betekent. Voor welk scenario er ook gekozen wordt bij aanpassing van de ring, nulmetingen aan huizen in de omgeving en geluidsisolatie van huizen binnen de geluidscontouren van de werkzaamheden op kosten van het project zijn een must.</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Ja
8	<p>Verdere achterstand bij natuurcompensatie tast geloofwaardigheid overheid aan</p> <p>Inmiddels wordt er al enkele jaren gezocht naar locaties die gebikt kunnen worden voor compensatie van natuurverlies door de verbreding van de A12. Door een herinrichting van het kmispunt bij Vechten zullen nog meer bomen gekapt moeten worden die lokaal gecompenseerd moeten worden. Hiervoor is men ook al tijden op zoek naar geschikte locaties omdat geschikte terreinen schaars zijn. Een betrouwbare overheid mag niet toestaan dat er chronische en oplopende achterstand ontstaat bij noodzakelijke natuurcompensatie. Ik dring er dan ook op aan dat de huidige achterstand volledig wordt weggewerkt alvorens nieuwe verplichtingen aan te gaan. Ook dient de compensatie van de gevolgen van het OTB rond te zijn alvorens met de uitvoering wordt begonnen.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt minder dan 2% van de oppervlakte van het landgoed.</p> <p>Van (verdere) achterstand in de uitvoering van natuur- of boscompensatie is geen sprake. Voor de wegverbreding A12 Utrecht-Veenendaal is de aangetaste natuur in het Natuurnetwerk Nederland (NNN) destijds gecompenseerd en aangelegd vóór aanvang van de werkzaamheden aan de weg en alle bomen voor compensatie zijn inmiddels aangeplant.</p> <p>Ook voor de Ring Utrecht vindt de natuur- en boscompensatie binnen de wettelijke kaders en termijnen plaats.</p>	Ja
9	<p>Draagvlak ontbreekt lokaal, regionaal en provinciaal</p> <p>Twee weken geleden was ik één van de deelnemers bij een protestmanifestatie bij mij in de buurt tegen het OTB. Daar waren honderden mensen uit met name Lunetten op afgekomen, die zich allemaal terecht zorgen maken over de invloed die verbreding van de ring heeft op hun leven. Lokaal is er geen enkele steun voor het voorstel te vinden.</p>	<p>Een project als Ring Utrecht is onderwerp van veel debat en discussie waarin veel meningen vertegenwoordigd zijn. Er zijn tegenstanders maar ook voorstanders van het project. Voor wat betreft het draagvlak bij overheden is het beeld eveneens genuanceerd.</p>	Nee

		Ook de gemeente Utrecht, heeft een zienswijze ingediend of zal dit doen omdat ook zij het niet eens is met de wijze waarop er aan de aanpak van de A27/A28 vorm wordt gegeven [3]. Daarbij moet u zich realiseren dat de gemeente Utrecht bij uitstek in staat is om belangen van mobiliteit en leefbaarheid tegen elkaar af te wegen	De provincie Utrecht heeft meerdere keren duidelijk aangegeven voorstander te zijn van dit project (zie bijvoorbeeld de keuze voor het voorkeursalternatief en de reactie op het rapport van de commissie Schoof). Uiteraard zijn niet alle politieke partijen binnen de Provinciale Staten voorstander van dit plan. De gemeente Utrecht gaat in haar verkeer en vervoerbeleid uit van de verbreding van de Ring Utrecht, en heeft ingestemd met alle ontwerpvoorstellen van bijvoorbeeld de ombouw van Rijnsweerd, maar heeft inderdaad moeite met de oplossing nabij het bos Amelisweerd. Deze bezwaren zijn uitgebreid onderzocht, maar hebben niet geleid tot een andere belangenafweging bij het bevoegd gezag.	
10		Een veel gehoord argument vóór uitbreiding is de betere bereikbaarheid van het Utrecht Science Park (USP). Het ontbreekt vooralsnog aan een deugdelijke onderbouwing dat de het OTB daadwerkelijk leidt tot een kortere reistijd voor forenzen naar het USP, in ieder geval wanneer daarin meegenomen wordt dat op de Uithof de parkeervoorzieningen snel afnemen. Zelf ben ik werkzaam op de Uithof en constateer dat na het verdwijnen van de grote parkeerplaats aan de Münsterlaan, men onlangs ook begonnen is met nieuwbouw ten koste van de parkeerplaats aan de Bolognelaan. Hiermee zijn twee van de grootste parkeerplaatsen verdwenen en hebben automobilisten die met de auto komen er een reisperiode bij gekregen, namelijk van de parkeergarage aan het begin van de Uithof tot aan hun werkplek. Ik ben benieuwd naar het daadwerkelijke verschil in reistijd tot aan de werkplek na verbreding van de A27/A28. Als ook hier sprake blijkt te zijn van een verschuiving van reistijd in plaats van daadwerkelijke verkorting, vervalt de reden van een deel van het OTB. Graag ontving ik een berekening van reistijd voor werknemers op verschillende plekken van de Uithof in de huidige situatie en voor de situatie waarin er door de toename van het aantal auto's verplicht gebmik moet worden gemaakt van de parkeergarage aan de snelweg.	Het project Ring Utrecht draagt bij aan een verbetering van de autobereikbaarheid van/naar het Utrecht Science Parc (USP). Een groot deel van de huidige en toekomstige knelpunten op en nabij de Ring Utrecht (vooral in en rondom knooppunt Rijnsweerd) wordt immers aantoonbaar opgelost. Wat betreft de toegankelijkheid voor auto's op het terrein van het USP zelf, heeft het project Ring Utrecht geen invloed. De gemeente Utrecht is verantwoordelijk voor het verkeersbeleid op en de inrichting van Utrecht Science Parc. Het beleid van de gemeente Utrecht is erop gericht om zoveel mogelijk bezoekers en gebruikers van USP te verleiden om gebruik te maken van de fiets en/of openbaar vervoer. De verkeersmodellen die gebruikt zijn om het effect van het project Ring Utrecht op de bereikbaarheid te berekenen, zijn niet geschikt om de reistijd voor individuele werknemers op verschillende plekken van USP in beeld te brengen (noch in de huidige situatie, noch in de projectsituatie).	Nee
ZWE-00541	1	Mag ik verzoeken de argumenten van de Kracht van Utrecht mee te wegen? Deze organisatie heeft een goede analyse gemaakt van nut en noodzaak: zie http://krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/447-mkba-ring-utrecht-in-nieuwe-wlo-scenarios . U wilt toch niet beweren dat wij vanaf nu 100 jaar lang in hoge economische groei blijven, dat wij vanaf nu 100 jaar lang op fossiele brandstof blijven rijden, EN dat de Nederlandse maatschappij geen extra kosten te verduren krijgt omdat u jarenlang wegen moet afsluiten? Elk van deze beweringen is onrealistisch, maar als u dat voor minstens 1 ervan zou toegeven zou u direct besluiten het hele project te schrappen wegens ontbreken van rendement.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	2	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Dieselgate heeft duidelijk gemaakt dat ook nieuwe auto's veel NO ^x uitstoten. In veel gebieden, waaronder Natura 2000, is nu al de stikstofdepositie te hoog. De PAS gaat dat niet oplossen, maar intussen verhoogt dit project wel de depositie daar. Om die reden mag het project niet doorgaan. Eerst moet u de naam Natura 2000 maar waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja

4	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelissewaard opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
6	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
7	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelissewaard, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
8	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
9	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelissewaard leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
10	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
11	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege	Nee

	aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	
12	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
13	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
14	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
15	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg. Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	Ja

	16	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	17	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	18	Doe meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dat is de enige intelligente en toekomstbestendige oplossing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00542	1	<p>Bouwoverlast / hinder</p> <p>In de eerste plaats wil Mereveld op voorhand haar zorgen uiten over de voorgenomen bouwwerkzaamheden en de daarmee gepaard gaande overlast. De toegang tot de Koningsweg (N411, zowel in westelijke als oostelijke richting) en de Mereveldseweg moet geborgd blijven, nu haar bedrijfsvoering en omzet daar volledig van afhankelijk zijn. Vooral de te realiseren 'Groene Verbinding' bij Amelisweerd en de daarbij behorende werkzaamheden en aanpassingen aan de Koningsweg zijn voor Mereveld dus relevant.</p> <p><i>Topografische kaart met daarop de ligging van Mereveld (rood omcirkeld) en de aannijdroute via de Koningsweg en de Mereveldseweg (rode pijlen).</i></p> <p>Mereveld begrijpt overigens dat enige overlast moet worden geduld, maar benadrukt dat tijdige en heldere communicatie daarover noodzakelijk is om een voor haar werkbare situatie te behouden.</p> <p>Gelet op de positionering van de tijdelijke Werkterreinen (aan de westzijde van de A27 en de spoorlijn Utrecht-Houten) gaat Mereveld ervan uit dat het bouwverkeer over de Mereveldseweg (zeer) beperkt zal zijn. Voor zover bouwverkeer inderdaad gebruik maakt van de Mereveldseweg verzoekt Mereveld u op voorhand om rekening te houden met het landelijke karakter daarvan. De weg en haar bermen zijn niet berekend op (groot) bouwverkeer, en bij de werkzaamheden aan de spoorlijn hebben zich reeds verzakkingen voorgedaan. Ook verzoekt Mereveld u een groene strook te behouden langs de Mereveldseweg, zodat het uitzicht op het bouwterrein voor haar gasten beperkt blijft. Zoals gezegd is de bijzondere landschappelijke en cultuurhistorische waarde van de omgeving voor Mereveld én haar gasten van groot belang.</p> <p>Mede in verband met de slechte ervaringen in het verleden verzoekt Mereveld u dan ook om haar proactief te informeren over te nemen verkeersmaatregelen rondom de Koningsweg/Mereveldseweg en Mereveld ook bij keuze tussen de te nemen verkeersmaatregelen te betrekken, bijvoorbeeld ten aanzien van de data en tijdstippen waarop een eventueel onoverkomelijke afsluiting zou moeten plaatsvinden en/of bij het bepalen van de routes voor bouwverkeer. Mereveld gaat ervan uit dat zij in het geval van een omleiding wordt betrokken bij de omleidingsroute en de bebording daarvan, en dat de kosten daarvoor door uw ministerie dan wel de uitvoerder worden gedragen. Mereveld verzoekt u het voorgaande te betrekken in de contractvoorbereiding en expliciet als gunningscriterium op te nemen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Uw zorg is begrijpelijk. Er vindt reeds periodiek overleg plaats. Dit zal conform afspraken worden voortgezet.</p>	Ja
	2	<p>Geluid</p> <p>Met de verbreding van de A27 zal ook de geluidsbelasting op de omgeving, en dus ook op Mereveld, toenemen. Uit de overzichtskaarten bij het OTB (kaart 9 en 10) leidt Mereveld af dat er aan de oostzijde van de A27 geen geluidswerende maatregelen worden genomen. Weliswaar worden bronmaatregelen genomen door toepassing van dubbellaags ZOAB en DAB, maar gelet op de toe te nemen geluidsbelasting ligt het voor de hand om een meer geluidreducerend asfalt te gebruiken (te denken valt aan dubbellaags ZOAB fijn en SMA-NL8 G+). Het blijkt dat daarmee een extra reductie van 2 dB kan worden bereikt.</p>	<p>De nieuw te plaatsen (niet-transparante) geluidschermen in het project Ring Utrecht zullen in het deel ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord absorberend worden uitgevoerd, waarbij in situaties waar aan beide zijden van de weg schermen staan materiaal wordt toegepast met een hogere absorptie. Uit aanvullend onderzoek door TNO, zie bijlage 1k van de Oplegnotitie Geluid, is gebleken dat met deze uitvoering van de schermen het gereflecteerde geluid de woningen aan de overzijde niet of nauwelijks bereikt.</p> <p>Op de delen waar de schermen transparant worden uitgevoerd, aan weerszijden van de A12 vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, kan geen absorberend materiaal</p>	Ja

		<p>Mereveld is content met de boscompensatie in de noordoostoksel van knooppunt Lunetten, maar vraagt zich af of dit voldoende is om de extra geluidsbelasting die met de verbreding van de A27 gepaard gaat, te compenseren ten opzichte van de huidige situatie. Daarbij is van belang dat aan de westzijde van de A27 juist (zeer) hoge geluidschermen zijn geprojecteerd (tot 12 meter hoogte). Door de hoek van 10° ten opzichte van een stand loodrecht omhoog, zal sprake zijn van weerkaatsing van het geluid naar de overzijde, het oosten, waardoor Mereveld te maken zal krijgen met een extra hoge geluidbelasting.</p> <p>Ten noorden van het spoorlijnviaduct (Utrecht-Houten) is geen enkele geluidsbuffer geprojecteerd, tenzij de geluidsbelasting zal toenemen. Mereveld kan zich voorstellen dat vrij beperkte overdrachtsmaatregelen al voor een relevante geluidsreductie kunnen zorgen. Niet alleen Mereveld is daarbij gebaat, maar ook in zijn algemeenheid komt dat de beleving van het landschap voor passanten en omwonenden ten goede.</p> <p>Mereveld verzoekt u dan ook te bezien in hoeverre de extra geluidbelasting vanwege de weerkaatsing door de geluidschermen kan worden ondervangen en te onderzoeken in hoeverre het mogelijk is een natuurlijke of kunstmatige geluidsbuffer te creëren langs de oostzijde van de A27 tussen de viaducten van de spoorlijnen Utrecht-Houten en Utrecht-Arnhem. Daarbij verzoekt zij u rekening te houden met de inpassing van die maatregelen in het landschap.</p>	<p>worden toegepast. Deze schermen zullen worden uitgevoerd als zgn. zaagtandschermen met aan de onderzijde van het scherm een absorberend paneel en horizontale tussenstukken die het geluid absorberen. Uit aanvullend onderzoek door TNO, zie bijlage 1k van de Oplegnotitie Geluid, is gebleken dat deze uitvoering niet leidt tot toenames van de geluidbelasting aan de overzijde.</p> <p>Bij de toetsing van de toekomstige situatie met het project Ring Utrecht is uitgegaan van geluidschermen die een groot deel van het geluid absorberen en dus beperkt het geluid reflecteren. De in het tracébesluit berekende geluidbelastingen zijn inclusief deze beperkte reflectiebijdrage vergeleken met de toetswaarden en op basis van die toetsing zijn de doelmatige geluidbeperkende maatregelen vastgesteld.</p> <p>Het effect van de geluidreflectie in de totale geluidbelasting is gering en kan door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen zoals een stiller wegdek ruimschoots worden gecompenseerd.</p> <p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden.</p> <p>Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>In het maatregelenpakket in het ontwerp-tracébesluit is tweelaags ZOAB als bronmaatregel opgenomen, dit is voor dit project het stilste wegdek dat op grote schaal kan worden toegepast. Met dit wegdek en de nieuw te plaatsen schermen zal de geluidssituatie in het onderzoeksgebied aanzienlijk verbeteren en kan vrijwel overal worden voldaan aan de wettelijke normen. U geeft aan dat er bij voorkeur een nog stiller wegdek moet worden toegepast. Aangezien er op vrijwel alle plekken kan worden voldaan aan de wettelijke normen, is daartoe binnen het project geen aanleiding.</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9a van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast. Met deze maatregelen is de geluidbelasting bij uw bedrijfsgebouw met het project Ring Utrecht maximaal 55 dB. Dit is gelijk aan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, er is dus geen sprake van een toename van de geluidbelasting ten gevolge van het project. Bij het bepalen van de geluidbelastingen voor uw woning is het effect van reflecties van geluidschermen aan de overzijde meegenomen.</p>	
ZWE-00543	1	<p>Wat jammer dat er aan het leven achter een geluidswal wordt voorbij gegaan. Ik kan u vertellen dat er mensen met mensenkinderen, dieren en platen leven. Om op een prettige manier te kunnen leven hebben wij schone lucht, groen, rust en ruimte nodig.</p> <p>Als dit aanwezig is gedijen wij het beste en heeft de maatschappij gezonde, tevreden en gelukkige burgers.</p> <p>Helaas heeft de regering in Nederland meer op met geld en prestige dan met de bewoners en onze kostbare natuur, zoals uit onderstaande blijkt.</p> <p>Ik hoop dat het tij nog is te keren en ons (wij mensen, dieren en planten) een hoop ellende van geluidsoverlast, hinder en stank wordt bespaard</p>	<p>De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	Nee
	2	<p>Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.</p>	<p>De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden.</p> <p>Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het</p>	Nee

		tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	
3	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisseweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisseweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
4	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisseweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisseweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
5	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
6	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
7	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
8	De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
9	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
10	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project.	Ja

		Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	
11	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee
13	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
14	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
15	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
16	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee

	17	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
	18	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bereiken. De geluidsschermen moeten overal tenminste 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Bovendien moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Nee
	19	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging	Nee
	20	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
	21	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
ZWE-00544	1	Onze boerderij ligt met zijn erf pal tegen de grens met de A28. Door de komst destijds van de A28, zo dichtbij, is ons erf met de bebouwing in benarde positie gekomen. Ons agrarisch bouwterrein heeft door de weg niet de grootte die bij een dergelijk bedrijf behoort. Daarbij worden de werkzaamheden op ons erf, met name het trainen en zadelmak maken van de door ons gefokte jonge KWPN sportpaarden, door geluid erg bemoeilijkt. Plotselinge bijkomende geluiden zoals knallende motors, klappende ladingen en –zeilen veroorzaken schrik reacties met vluchtgedrag bij paarden, waardoor het trainen van hen aldaar erg moeilijk is en gevaar oplevert voor begeleider en/of trainer. Nu komt er nog een rijstrook bij en wel aan onze zijde van de weg. Nog meer geluid (dat in de loop der jaren reeds is toegenomen) daardoor dan en ook dichterbij. Ook moet er een strook van ons toch al te kleine bouwterrein afgestaan worden. Dit raakt direct onze trainingsfaciliteiten Wij hebben niet om onze zo moeilijke toestand daar gevraagd, wij zijn er mee belast geworden.	Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat het plaatsen van een geluidsschermen ten noorden van de A28 bij de noordelijke afrit van de aansluiting De Uithof niet doelmatig is. Als gevolg daarvan zal de geluidbelasting bij uw woning 1 dB hoger worden dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Dit betekent dat bij uw woning de geluidproductieplafonds worden verhoogd en dat er na het onherroepelijk worden van het tracébesluit een onderzoek wordt gedaan naar de geluidbelasting in uw woning. Als deze de wettelijke normen overschrijdt, dan worden maatregelen overwogen om de isolatie van uw woning te verbeteren. Het is niet aannemelijk dat de beperkte toename van de geluidbelasting bij uw woning de situatie voor het trainen van paarden aanzienlijk zal verslechteren. De aard van het verkeer, met diverse soorten voertuigen, zal niet veranderen met het project Ring Utrecht en ook zonder het project zou het verkeer verder toenemen en zou er een verhoogde kans op dergelijke situaties optreden. De sloot die in het ontwerp-tracébesluit was opgenomen ter hoogte van uw woning, kan op uw perceel vervangen worden door een duiker. Hierdoor is het niet nodig om grond van u aan te kopen.	Ja

	Er is ons medegedeeld dat er aan onze zijde geen geluidscherm komt, maar wat komt er dan wel om ons leven en werken op ons erf niet nog moeilijker te maken dan het al geworden is?	Uw woning is één van de woningen die in het kader van het pakket aan bovenwettelijke maatregelen in aanmerking komen om maatregelen aan of bij de woning te treffen. Er wordt onderzocht wat de beste oplossing is om de geluidbelasting bij uw woning te verlagen, bijvoorbeeld gevelisolatie of geluidwerende erfafscheiding. Na het vaststellen van het bovenwettelijk maatregelenpakket, wordt u benaderd voor dit onderzoek. Op de website van de provincie kunt u zien of in het definitieve pakket voor uw woning een bovenwettelijke maatregel is voorzien, zie https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht .	
2	Aan de overzijde van de weg komt een geluidscherm, wij verzoeken deze dusdanig te construeren dat er geen geluidreflectie naar onze zijde ontstaat.	De nieuw te plaatsen (niet-transparante) geluidschermen in het project Ring Utrecht zullen in het deel ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord absorberend worden uitgevoerd, waarbij in situaties waar aan beide zijden van de weg schermen staan materiaal wordt toegepast met een hogere absorptie. Uit aanvullend onderzoek door TNO, zie bijlage 1k van de Oplegnotitie Geluid, is gebleken dat met deze uitvoering van de schermen het gereflecteerde geluid de woningen aan de overzijde niet of nauwelijks bereikt. Op de delen waar de schermen transparant worden uitgevoerd, aan weerszijden van de A12 vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, kan geen absorberend materiaal worden toegepast. Deze schermen zullen worden uitgevoerd als zgn. zaagtandschermen met aan de onderzijde van het scherm een absorberend paneel en horizontale tussenstukken die het geluid absorberen. Uit aanvullend onderzoek door TNO, zie bijlage 1k van de Oplegnotitie Geluid, is gebleken dat deze uitvoering niet leidt tot toenames van de geluidbelasting aan de overzijde. Bij de toetsing van de toekomstige situatie met het project Ring Utrecht is uitgegaan van geluidschermen die een groot deel van het geluid absorberen en dus beperkt het geluid reflecteren. De in het tracébesluit berekende geluidbelastingen zijn inclusief deze beperkte reflectiebijdrage vergeleken met de toetswaarden en op basis van die toetsing zijn de doelmatige geluidbeperkende maatregelen vastgesteld. Het effect van de geluidreflectie in de totale geluidbelasting is gering en kan door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen zoals een stiller wegdek ruimschoots worden gecompenseerd.	Ja
3	Ook vermeerderde lichtintensiteit door kunstlicht zal zijn tol gaan eisen (door met name storing van vruchtbaarheid bij onze dieren) en mogelijk fijn stof.	Er is geen reden om aan te nemen dat de verspreiding van licht na realisatie van het project meer zal zijn dan zonder project of dan in de huidige situatie. De ontwikkeling van wegverlichting gaat in de richting van energiezuiniger en meer gerichte verlichting, met minder uitstraling naar de omgeving. Er is dus geen effect te verwachten op de vruchtbaarheid van uw dieren.	Nee
4	De pijlers van de fietsbrug over de A28 zullen worden vervangen. Verzocht wordt dit trillingvrij te doen. Dit om scheuren in onze bebouwingen (zoals bij de aanleg omstreeks 1973 gebeurde) te voorkomen. Wij verzoeken tevens om een vooropname, zodat achteraf kan worden bepaald of er toch schade is ontstaan.	Uw vraag wordt meegenomen in de voorbereiding van de realisatie. Het uitvoeren van een vooropname is een standaard werkprocedure en zal voor aanvang van de werkzaamheden plaatsvinden.	Nee
5	De sloot langs de weg zal ter hoogte van ons perceel versmald gaan worden. Wij fokken o.a. springpaarden, het is niet ondenkbaar dat ze er dan in paniek, bij verschrikking door afwijkend geluid van de weg, overheen zullen gaan springen. Om dit te voorkomen is een afdoende afscheiding nodig.	Daar waar de weg niet van zijn omgeving afgescheiden wordt door een brede sloot, zal in de uitvoeringsfase passende afscheiding aangebracht worden.	Nee
ZWE-00545	1 Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee

2	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
3	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m ²) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
6	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO ₂ -emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
7	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen	Ja

		zoals bijvoorbeeld tijdelijke berekening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	
8	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
9	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
10	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
11	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
12	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
13	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

14	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	Nee
15	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
16	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
17	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
18	De natuur op land, in het water en in zee wordt nog steeds zwaar geteisterd door stikstof uit de landbouw, van het wegverkeer en in vergelijking hiermee een beetje van industrie en verwarming van woningen. Zo wordt de gevoelige natuur in de Veluwe, de duinen, veenmosrietlanden, beekdalen en hoogvenen vaak twee maal te zwaar belast dan ze aan kan en in delen van Nederland nog veel erger. Brandnetel, braam en gras overwoekeren daardoor alles wat kwetsbaar is en minder hard groeit waardoor de natuur steeds meer verarmt. De stikstofoxiden van het verkeer hebben daarin een belangrijk aandeel, ook de Ring om Utrecht. Ook in de steden is de lucht nog steeds te vuil. Ik maak ernstig bezwaar tegen de uitbreiding van het verkeer op de Ring maar ook daar naar toe, waardoor de stikstofdruk nog minder afneemt dan toch al het geval zou zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
19	De geluidsschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
ZWE-00546	1 Graag het integreren van zonnepanelen op de geluidsschermen langs Hoograven onderzoeken. Deze schermen zijn gunstig op het zuiden gepositioneerd. Wellicht zijn initiatieven van Energie -U en duurzaam Hoograven haalbaar, bewoners participatie	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee

	2	Graag de loopverbinding t.p.v. het Merwedekanaal (noordzijde A12) transformeren naar een goede fietsverbinding met hellingen zodat ook ouders met kinderzitjes (zwaar beladen) hiervan gebruik kunnen maken.	In het tracébesluit is voor deze locatie een hellingbaan opgenomen. In het Landschapsplan stond dit verkeerd aangegeven; dit is hersteld in de Nota van Wijziging 2020.	Ja
	3	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast met namen Hoograven . Indien u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het OTB niet compleet, en daarom wijs ik het ontwerp-tracébesluit in de huidige vorm af. Ik verzoek u bovenstaande zienswijzen in acht te nemen om daarmee het ontwerp-tracébesluit te verbeteren.	De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.	Nee
ZWE-00547	1	Uw nette website ten spijt is het voor een gewone burger wel haast onmogelijk zich door de enorme brei van informatie heen te worstelen. Ik heb mij daarom beperkt tot de brochure 'A27/A12 Ring Utrecht, Ontwerp-Tracébesluit in beeld'. Daarin viel mij het volgende op: In hoofdstuk 5.4 wordt op bladzijde 63 onder de kop 'Tot aan de aansluiting Houten' gesproken over bomenrijen langs de A27. Deze worden gehandhaafd in de richting Breda, maar op verzoek van de bedrijven komen er langs de andere kant, in de richting Utrecht, geen bomen omdat de bedrijven goed zichtbaar willen blijven vanaf de A27. Dit is de wereld op zijn kop: commercieel belang gaat dus boven het belang van de individuele burger!! Juiste een bomenrij aan de Houtense kant van de A27 kan en zal veel geluid én fijnstof wegnemen dat anders met de heersende windrichtingen direct de bebouwde kom van Houten inwaait.	Uw verzoek tot het aanbrengen van aanvullende beplanting aan de oostzijde van de A27 wordt niet overgenomen. Een dergelijke beplanting heeft geen effect op de luchtkwaliteit en geluidbelasting in Houten. Om die reden is het belang van de bedrijven langs de A27 om zichtbaar te blijven als zwaarder beoordeeld.	Nee
	2	Bovendien valt nog op te merken dat over ongeveer de helft van het traject Aansluiting Houten - Kruising N409 van de A27 helemaal geen bedrijven staan (in de bijlage met een dubbele rode lijn gemarkeerd). Dit stuk ligt tussen eerder genoemde aansluiting Houten en de voormalige oprijlaan naar kasteel Heemstede. Het zou elegant zijn indien Rijkswaterstaat minimaal het stuk langs de A27 vanaf begin van de aansluiting Houten tot aan de bomenrij van de voormalige oprijlaan Heemstede voorziet van een identieke bomenrij als aan de nadere zijde van de A27. Dit kan en moet natuurlijk ook als een stuk natuur compensatie worden beschouwd. Nog beter natuurlijk is het als RWS het hele stuk langs de oostkant van de A27 tussen het begin van de Aansluiting Houten - Kruising N409 van deze bomenrij gaat voorzien (in de bijlage met een enkele en dubbele rode lijn gemarkeerd).	Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden. Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.	Nee
ZWE-00548	1	Hieronder stel ik u op de hoogte van mijn zienswijze aangaande het OTB Ring Utrecht Een totaal nutteloos project het slaat nergens op. Zorg eerst voor geluidsschermen er wonen mensen naast die jaren in de herrie en vuile uitstoot wonen werken en slapen	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	Toen de bak gebouwd werd is er al beloofd dat hij nooit aan het plastic folie gerommeld zou worden .. tis wel duidelijk dat de politiek niet te vertrouwen is en zich niet aan de beloftes wil houden omdat er nu een "wijze dame" bedacht heeft hoe geef ik onnodig veel geld uit. dat Utrecht bereikbaar moet blijven maar je mag er niet IN rijden....massa verkeer en alles loopt vast als je Utrecht in wil. Hoewel u een aantal mogelijke manieren om het folie niet te beschadigen hebt onderzocht geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Het uitvoeringsrisico is groot en dat dient dan ook te worden in kaart te	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.	Ja

	worden gebracht in het OTB, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Hieraan hecht ik heel veel waarde. U speelt met de veiligheid van de regio. U zet belastinggeld in in een loterij met alleen nieten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11 Werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Bij een eventuele beschadiging van de folie kan de druk onder de folie weer worden weggenomen. Door toepassing van de schermwand heeft een dergelijke reparatie geen extra effect ten opzichte van de effecten tijdens de realisatiefase, zoals beschreven in het MER.	
3	Oplossing is simpeler... handhaaf een "lagere" snelheid bv 80 km met echte camera's op meerdere plaatsen dus geen lege kasten ophangen, maar met een camera er in, en ook bonnen uitdelen... of echte zichtbare politie, die handhaaft op lastige situaties. Hier is stilstaan op kruisingen heel normaal zonder dat je nooit een politie ziet maar wel zorgt voor opstoppingen omdat niets meer rijdt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur) Handhaving valt buiten de scope van het tracébesluit.	Nee
5	Een baan meer in de bak, dat kan omdat er ruimtes zijn en ze desnoods iets smaller kunnen of een bredere baan voor vrachtverkeer en bussen en smallere voor de gewone auto.	Smallere rijstroken in de bak zijn niet verkeersveilig, deze optie is afgefallen.	Nee
6	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van de uitvoering van het project al hogere geluidsschermen krijgen, liefst met zonnepanelen. Voor mij is dit een essentieel punt, en als dit niet goed geregeld wordt mag het project helemaal niet doorgaan. De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het ontwerp-tracébesluit in de huidige vorm af.	De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen). Een uitvoeringsbesluit is geen onderdeel van een tracébesluit.	Nee
7	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp. Tis misschien ook histories niet kies.. de beruchte serieverkrachter was hier jaren actief op duistere plekken.. en die willen jullie nu weer maken .	Het viaduct over de Kromme Rijn wordt voor de wandelaar of kanoër inderdaad langer, maar het wordt onder de weg anders ingericht, met meer licht en kleur. Ook de viaducten naar de Uithof worden verbeterd ten aanzien van licht en kleur, waardoor de sociale veiligheid niet achteruit gaat. In het nog op te stellen Esthetisch Programma van Eisen wordt de vormgeving en inrichting van de onderdoorgangen nog nader uitgewerkt.	Nee
8	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluisverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een definitief Tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is. Door de veranderingen in en bij Amelisweerd zie ik dat de grondwaterstand verandert en ben ik bang voor verdroging. De landgoederen zijn gevoelig, en daarom is het beter om ermee geen risico te nemen. Hoe u omgaat met onze natuur is ronduit onvoorstelbaar en absoluut respectloos naar onze kinderen.	Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerp-tekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging	Ja

		<p>2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Rijkswaterstaat heeft in het geactualiseerde MER de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In het MER zijn de effecten van deze bouwmethode beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke beïnvloeding van de grondwaterstand wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.</p> <p>Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Wat de spoorviaducten betreft, ProRail is reeds betrokken geweest over de mogelijke ontwerpen voor het aanpassen van de spoorviaducten. De samenwerking met Pro Rail wordt voortgezet tot en met de uitvoering ervan, waar ProRail mede zal toezien op het naleven van hun richtlijnen.</p>	
9	<p>Van goed, intelligent, beleid mogen we toch op zijn minst verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een slecht voorbeeld: als het al even werkt, dan toch zeker niet lang: de verkeer aanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in versterkte mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer : dat kan veel beter, frequenter, en betrouwbaarder . Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, beter mee uit zullen zijn.</p> <p>Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p>	Ja
10	<p>In het ontwerptractébesluit wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van ecologische hoofdstructuur toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie. Op dit moment biedt het OTB onacceptabel weinig garantie voor een goede compensatie. Trek het in.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
11	<p>Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg kunnen zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen : http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/. Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p>	Ja

	<p>betekent een project als dit voor de volksgezondheid ? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint ! Als de mensen ziek worden is het te laat.</p> <p>We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!</p> <p>De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog steeds niet aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aantrekkende werking hebben op verkeer door en om de stad. Ook zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal inwoners in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen voldoet.</p>		
12	<p>De verbreding van de Ring zuigt autoverkeer aan. Het project is daarom strijdig met het beleid van de gemeente Utrecht, die juist ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leef kwaliteit. De verbreding veroorzaakt files en congestie op afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.</p>	<p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotatiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020.</p> <p>In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>De verbreding van de Ring Utrecht leidt per saldo tot (1) een afname van de omvang van het (vracht)autoverkeer en (2) een verbetering van de doorstroming op het onderliggend wegennet. Waar de verbreding ter hoogte van toe- en afritten tot meer verkeer leidt, zijn maatregelen in het ontwerp opgenomen om de doorstroming te waarborgen. De capaciteits-vergroting op de Ring Utrecht maakt juist dat er meer ruimte komt op het gemeentelijk wegennetwerk voor het beleid dat de gemeente voorstaat. De kans op sluipverkeer door bebouwde kommen neemt af wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Realisatie van het project Ring Utrecht maakt deel</p>	Ja

		<p>uit van het VERDER pakket waarin alle vervoerwijzen en alle overheden een bijdrage moeten leveren aan de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van de regio. Dit is ook bestuurlijk vastgesteld.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen ten opzichte van het OTB plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van mobiliteit zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>De nieuwe rekenresultaten geven een herbevestiging van het gegeven dat realisatie van het project Ring Utrecht leidt tot minder (vracht)autoverkeer op het onderliggend wegennet en daarmee meer ruimte voor fiets en OV.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
13	<p>Het is onbegrijpelijk dat potentiële mogelijkheden om alternatieve energie op te wekken bij projecten die vallen onder de verantwoordelijkheid van een milieuminister niet optimaal worden benut. Geluidwerende schermen langs de Ring dienen dan ook standaard als een geïntegreerd zonnepaneel te worden uitgevoerd, al dan niet in combinatie met de reconstructie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p>	Nee
14	<p>Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze lijn is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	Nee
15	<p>Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een erg hoge geluidswal neer te zetten .. laat het verkeer langzamer rijden en handhaaf dat eens een keer.</p>	<p>Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.</p>	Nee
16	<p>Alles s veel te veel positief benaderd.. ik woon er 32 jaar naast en weet beter de herrie is met verkeerde wind nu al niet te harden... dat los je niet op door achteraf een erg hoge geluidswal neer te zetten .. laat het verkeer langzamer rijden en handhaaf dat eens een keer.</p>	<p>Uit het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit blijkt dat de geluidssituatie in Lunetten als gevolg van de te treffen geluidbeperkende maatregelen sterk verbeterd. Uw woning is één van de vele saneringsobjecten, waarvoor conform de Wet milieubeheer gestreefd moet worden naar een geluidreductie van 5 dB ten opzichte van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Met het maatregelenpakket uit het Tracébesluit, de toepassing van een stiller wegdek en een de plaatsing van hogere geluidschermen langs de A12, wordt de toekomstige geluidbelasting bij uw woning 48 dB. Dat is 9 dB lager dan de op dit moment toegestane geluidbelasting en dat is een aanzienlijke verbetering.</p>	Nee
ZWE-00549	<p>1 Onjuistheden: In hoofdstuk 5.4 wordt op bladzijde 63 onder de kop 'Tot aan de aansluiting Houten' gesproken over bomenrijen langs de A27. Deze worden gehandhaafd in de richting Breda, maar op verzoek van de bedrijven komen er langs de andere kant, in de richting Utrecht, geen bomen omdat de bedrijven goed zichtbaar willen blijven vanaf de A27. Dit is de wereld op zijn kop: commercieel belang gaat dus boven het belang van de individuele burger!! Juist een bomenrij aan de Houtense kant van de A27 kan en zal veel geluid én fijnstof wegnemen dat anders met de heersende windrichtingen direct de bebouwde kom van Houten inwaait.</p>	<p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden.</p> <p>Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p>	Ja

		<p>Daarbij komt nog dat over ongeveer de helft van het traject Aansluiting Houten - Kruising N409 van de A27 helemaal geen bedrijven staan Dit stuk ligt tussen eerder genoemde aansluiting Houten en de voormalige oprijlaan naar kasteel Heemstede. Het zou mooi zijn indien Rijkswaterstaat minimaal het stuk langs de A27 vanaf begin van de aansluiting Houten tot aan de bomenrij van de voormalige oprijlaan Heemstede voorziet van een identieke bomenrij als aan de andere zijde van de A27. Dit kan en moet natuurlijk ook als een stuk natuur compensatie worden beschouwd. Nog beter natuurlijk is het als RWS het hele stuk langs de oostkant van de A27 tussen het begin van de Aansluiting Houten - Kruising N409 van deze bomenrij gaat voorzien (in de bijlage met een enkele en dubbele rode lijn gemarkeerd).</p>	<p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf</p> <p>Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen.</p> <p>Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Uw verzoek tot het aanbrengen van aanvullende beplanting aan de oostzijde van de A27 wordt niet overgenomen. Een dergelijke beplanting heeft geen effect op de luchtkwaliteit of geluidbelasting in Houten. Om die reden is het belang van de bedrijven langs de A27 om zichtbaar te blijven als zwaarder beoordeeld.</p>	
ZWE-00550	1	<p>De Stichting Dassenwerkgroep Utrecht en t Gooi reageert hierbij op de maatregelen die voorgesteld worden ter compensatie van leefgebied van de Dassen in het tracé Utrecht Noord- Eemnes van de Rijksweg A27 . De Das is in dit gebied een kenmerkende soort, het betreft overgangsgebied tussen de Utrechtse Heuvelrug en het veenpoldergebied van Westbroek/Tienhoven. De Das is op grond van de Flora en Faunawet beschermd. Deze bescherming betreft niet alleen de burchten, maar ook het leefgebied dat samenvalt met een burcht. Wij brengen hiermee onze bijdrage in bij het tracé ontwerp en bij de teksten in het deelrapport natuur (ontwerp tracebesluit A27/A12 Ring Utrecht, en tevens bij het bijbehorende deelrapport natuur, maart 2016)</p>	<p>In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord.</p>	Nee
	2	<p>Compensatie leefgebieden Dassen samenvallend met een burcht: In het rapport "A27/A12 ring Utrecht , deelrapport natuur, maart 2016" wordt de invloed van de wegverbreding en aanpassing van de snelweg op het leefgebied van de Dassen behandeld. De conclusie is (pag 72 van 116) dat er voldoende compensatie plaatsvindt door aanplant van bosjes nabij de burchtlocatie bij de aansluiting Utrecht Noord, en dat de burchtlocatie nabij de afslag Bilthoven -gezien de afstand van 40 meter tot de bouwplaats- verder geen hinder ondervindt. Wij zijn van mening dat de wegverbreding en aanpassing van de aansluitingen wel degelijk hinder oplevert voor het leefgebied van de Das. Dassen foerageren namelijk in graslanden en bosschages - niet alleen in de polder maar ook dichtbij de burchten. Omdat er een strook ruig grasland, plaatselijk al</p>	<p>In het landschapsplan zijn diverse voorzieningen ten behoeve van de das opgenomen. Tussen Nieuwe Wetering en Groenekan is voorzien in een natuurvriendelijke oever langs de watergang met plukjes struikgewas/bomen. Een complete houtwal zoals u voorstel is niet wenselijk vanwege de in dit gebied gewenste openheid van het landschap, en gaat bovendien extra ten koste van agrarische gronden. Ten noorden van Nieuwe Wetering (u noemt Hollandse Rading) betreft het het project A27/A1 waarvoor het tracébesluit al onherroepelijk is. Over dat gedeelte zijn geen nieuwe zienswijzen mogelijk. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>In 2012 en 2013 heeft Bureau Mulder de dassenpopulatie tussen Groenekan en Hilversum in kaart gebracht. Hieruit is een gedetailleerd beeld ontstaan over het gebruik</p>	Ja

	<p>dan niet met bomen of dichte struiken, aan de west en oostzijde van de A27 -en de aansluitingen tussen Utrecht Noord en Hollandsche Rading- verdwijnt, vermindert het foerageergebied van de dassenfamilies. Dat geldt in elk geval voor de bewoners van de twee dichtbij het tracé gelegen burchten. Wij stellen daarom voor om ter compensatie van verlies aan voedselgebied een voor Dassen geschikte strook ruige grasvegetatie met bosschages aan te leggen. Er is een goede mogelijkheid door naast de nieuw te graven watergang aan de oostzijde van de A27 een wal op te werpen met uitgegraven grond, deze te beplanten met gevarieerde bomen en struiken (vruchtdragende bomen, sleedoorns, meidoorns, wilde appel, eik e.d.) en de wal ook van een of meer kale zandbergen te voorzien, bij wijze van kunstburchtlocatie. Deze houtwal kan onzes inziens worden aangelegd aan de oostzijde van de A27 tussen Groenekan/Voordaan en Hollandsche Rading.</p> <p>Een dergelijke houtwal zou passen in het voornemen om te kappen bos en bos/bosschages zoveel mogelijk ter plekke te compenseren (art. 9 mitigerende en compenserende maatregelen in Tracébesluit A27/A1, Aansluiting Utrecht Noord, knooppunt Eemnes, aansluiting Bunschoten Spakenburg, 2014). De aanleg van een houtwal met bomen is goed passend in het slagenlandschap aldaar en zorgt bovendien voor enige absorptie van lawaai (geluidhinder).</p>	<p>van de dassentunnels en van het gebied. In de invloedssfeer van de A27 liggen veel belangrijke dassenburchten en nog meer kleine burchten (bijburchten). Er is echter geen sprake van ruimtebeslag op bestaande burchten. Ook de burcht in het talud van de N234, die volgens de gegevens van Rijkswaterstaat inderdaad volop in gebruik is, valt niet onder het ruimtebeslag van de wegverbreding. Dassen hebben voldoende burchten en bijburchten in hun territorium en slapen ook uit zichzelf regelmatig op verschillende plekken. Alleen op wegbermen is er deels sprake van ruimtebeslag. Daar wordt enkel incidenteel gefoerageerd en wordt niet gezien als vaste rust- of verblijfplaats. Het netwerk aan leefgebieden blijft ondanks de wegverbreding in stand en de mogelijkheid tot uitwisseling wordt versterkt door aanleg van een extra faunavoorziening onder viaduct Groenekanseweg en onderlangs het spoorviaduct in de spoorlijn Utrecht-Amersfoort en door diverse maatregelen ter verbetering van bestaande faunavoorzieningen in het gebied tussen Utrecht-Noord en afrit Bilthoven (zie paragraaf 6.1.3 Mitigatie- en compensatieplan).</p>	
3	<p>Voorts zijn we van mening dat -ook al ligt de burcht bij de afslag Bilthoven A27 op 40 meter afstand- er hier wel degelijk rekening gehouden moet worden met verstoring van de Dassen tijdens werkzaamheden. Dus niet 's nachts werken, en geen doorlopende verstoring in de vorm van een werkeiland of opslagplaats of parkeerplaats in de omgeving van de burcht aanleggen en geen nachtverlichting of schijnwerpers opstellen.</p>	<p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. In dit werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Wet natuurbescherming zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Flora- en faunawet verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals burchten, foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p>	Ja
4	<p>Wij hebben vernomen dat er nabij het viaduct voor de op- en afrit Bilthoven in de A27 vanwege de nieuwe watergang die gegraven wordt aan de oostzijde van het wegtracé ook een nieuwe duiker/watergang onder de N234 komt. Deze duiker/watergang zou niet alleen een natte, maar ook een droge noord-zuid verbinding kunnen vormen als deze geflankeerd wordt door een bredere droge bermoever. De huidige ruige graslanden en bomen langs de oostzijde van de A27 worden door vele dieren gebruikt als migratieroute. Een dergelijke noord-zuid "doorlopende"verbinding onder de N234 zou een goede compensatie zijn voor verlies aan leefgebied door de komende grote oppervlakte van de nieuwe weg met haar op en afritten. Het is bekend dat er veel dieren gebruik maken van dergelijke nat/droog passages. Ook de Dassen kunnen gebruik maken van deze "doorbraak" in de barrière die de N234 vormt nabij het viaduct. Deze verbinding wordt sterker als ook een nieuwe houtwal benoorden en ten zuiden van het viaduct N234 langs de watergang wordt aangelegd.</p>	<p>Uw suggestie voor het toevoegen van een dassenverbinding onder de N234 aan de oostzijde van de A27 wordt overgenomen. Deze is opgenomen in de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit.</p>	Ja
5	<p>We hebben kennisgenomen van de aanleg van een nieuwe dassentunnel onderlangs het spoorviaduct bij Groenekan (spoorlijn Utrecht-Amersfoort) om de migratieroute aldaar te beveiligen. Dat geldt ook voor een nieuwe dassentunnel ter hoogte van km 93,5 nabij de afslag Hilversum, die ongelukken met Dassen zal helpen voorkomen. Hier steken de Dassen regelmatig de A27 over. Wellicht overbodig te melden, dat er geleidehekken langs de weg nodig zijn om verdere aanrijdingen te voorkomen.</p> <p>Verlengen en soms verplaatsen van de huidige dassen/faunatunnels is op diverse plekken in het tracé aan de orde. Wij zijn van mening dat de tunnels in de nieuwe situatie wel erg lang worden (naar onze schatting soms meer dan het dubbele van de huidige lengte, mogelijk tot 100 meter). Het is ons onbekend welk effect dergelijke lange tunnels hebben op de passerende dieren. Van faunatunnels met een lengte van 75 meter in de omgeving</p>	<p>De faunatunnels liggen ter plaatse van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - A27, km 83,0 lang ca. 70 m: geen mogelijkheid voor "eiland" doordat de middenberm minimaal is. Deze tunnel ligt in het verlengde van de tunnel onder de afrit naar de NRU (lengte ca. 42 m). Hiertussen zit wel enige ruimte. - N234, ten oosten van de A27. - Koningsweg, oostzijde tussen A27 en Mereveldseweg lang ca. 25 m. Ook aan de westzijde van de A27 komt een faunatunnel onder de Koningsweg. <p>Verder wordt de bestaande duiker onder de A27 bij viaduct Nieuwe Weteringseweg aangepast tot faunapassage door het aanbrengen van een loopriichel.</p> <p>Bij aanleg en inpassing van de nieuwe, maar ook de bestaande faunapassages zal een zo natuurlijk mogelijke inrichting van de directe omgeving van de ingangen worden</p>	Nee

		<p>van Utrecht is bekend dat er weinig dieren passeren. In deze situatie wordt vermoed dat meespeelt dat de omgeving van de in- en uitgangen onvoldoende landschappelijk ingebed en "veilig" is. Amfibieën haken af bij een lengte van meer dan 40 meter. Maar van Dassen weten we dat de diameter van de buis meer van belang lijkt te zijn dan de lengte (smallere "riool" buizen worden vaker gebruikt). Het verdient mogelijk aanbeveling om een "eiland" te creëren in de vorm van een verbrede plek met opening bovengronds, bijvoorbeeld in de middenberm halverwege. Dit maakt de tunnels voor dieren wellicht aantrekkelijker en minder riskant om te passeren. Dergelijke aanpassingen zijn mogelijk niet zozeer van belang voor Dassen, maar wel voor andere dieren die er passeren (amfibieën, egels, kleine marterachtigen, insecten). Een omgeving met natuurlijke begroeiing rondom de ingangen is hoe dan ook van belang.</p>	<p>gerealiseerd. Waar geleiding van de dieren naar de ingangen noodzakelijk is, zowel vanuit oogpunt van verkeersveiligheid als om slachtoffers onder overstekende dieren te voorkomen, zal fauna geleidend raster worden geplaatst. Verwacht wordt dat door de meer natuurlijke inrichting van de omgeving van de in- en uitgangen van de faunatunnels en het plaatsen van fauna geleidend raster het gebruik door dieren zal toenemen. Dit zal dan met name voor das, kleine zoogdieren en marterachtigen het geval zijn. Amfibieën zijn, zoals inspreker terecht aangeeft, zeer kritisch in het gebruik van faunatunnels. Voor het verkorten van de faunatunnels, door middel van een onderbreking in de middenberm, ontbreekt de beschikbare ruimte. In het kader van project Verbreding A27/A1 is overigens een extra faunatunnel aangelegd ter hoogte van km 85,0 en is de bestaande dassentunnel op het viaduct Nieuwe Weteringseweg vervangen door een nieuwe dassentunnel. Samen met de geplande faunavoorzieningen in het kader van project Ring Utrecht betekent dit een verbetering van de mogelijkheden voor uitwisseling voor fauna in het gebied. Voor wat betreft de dassentunnel ter hoogte van km 93,5 nabij afslag Hilversum doet het tracébesluit voor project Ring Utrecht geen uitspraken.</p>	
	6	<p>Wij behartigen als Stichting Dassenwerkgroep Utrecht en t Gooi statutair de belangen van Dassen, hun woon- en verblijfplaatsen en leefgebied, alsmede het cultuurlandschap waar Dassen voorkomen. Wij zijn deskundig met ervaring op dit gebied. We hopen dat onze adviezen bij het ontwerp en de aanleg van de verbreding van RW27 ter harte genomen worden om de ingreep in de natuur en het versnipperen van populaties ten gevolge van de wegverbreding te verzachten.</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.</p>	Nee
ZWE-00551	1	<p>De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.</p>	<p>De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidsabsorberend materiaal.</p>	Ja
	2	<p>Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.</p>	<p>Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.</p>	Nee
	3	<p>Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p>	Nee
	4	<p>Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee

	5	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan. Het is voor mij volstrekt niet te begrijpen en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als aardbewoner beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van alleen maar kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde mogelijkheden terughebt qua luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is immoreel om onze kinderen hun toekomst te ontnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	6	Mensen in volkstuinen, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	7	Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	8	Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
	9	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
ZWE-00552	1	het zou verstandig zijn alsnog af te zien van de verbreding en 2) indien de verbreding doorgaat vragen wij aandacht voor de BEREIKBAARHEID VAN ONS MUSEUM TIJDENS DE WERKZAAMHEDEN	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).	Nee
	2	Onjuistheden: ad 1) Er staan geen onjuistheden in de OTB, integendeel; goed stuk werk, maar er zou om redenen genoemd in de zienswijze van het buurtschap (bijlage 2) afgezien moeten worden van de verbreding, waaraan wij willen toevoegen: a) Niet alleen de natuurwaarden zijn van belang, maar ook de cultuur historische waarde is van groot belang. De 3 in de 18e eeuw gebouwde landhuizen (Oud Amelisweerd,	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. U verwijst in uw zienswijze naar het cluster landhuizen in Amelisweerd en de structuur van het landgoed. De landhuizen en de structuur van het landgoed inclusief de relatie	Nee

		Nieuw Amelisweerd, Rhijnauwen) vormen een Unieke combinatie met het landgoed Ameliweerd en het idyllische riviertje de Kromme Rijn. Je mag zo iets alleen aantasten als het absoluut onvermijdelijk is. en dat is niet het geval omdat:	met de Kromme Rijn worden niet aangetast door de voorgenomen wegverbreding. In de milieu-effectrapportage is dit nader toegelicht en zijn de effecten beschreven.	
	3	er goede kans is dat de verbreding overbodig is als de werkzaamheden klaar zijn. Dat is PAS in 2026 over 10 jaar!! de ontwikkelingen op het gebied van zelfrijdende auto's dragen met name bij toepassing op de snelweg (daarbuiten zal langer duren) bij aan het oplossen van files, doordat de remafstand afneemt (reactiesnelheid 0) de auto's met regelmatig afstand tot elkaar en regelmatig snelheid zullen rijden, en het zelfrijden wellicht kan bijdragen aan "ontweven".	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee
	4	Geraakt in belang: Het aspect dat voor ons het BELANGRIJKST is (letterlijk van levensbelang) , is de BEREIKBAARHEID tijdens de werkzaamheden. In bijlage 1 (de zienswijze van de gemeente Bunnik wordt hiervoor aandacht gevraagd. Wij denken dat dit aspect ook al een belangrijke rol moet spelen in het afsluiten van de contracten met de opdrachtnemers, hetgeen in 2018 zal spelen (zie \$7 OTB).	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee
ZWE-00553	1	Ik vind de uitbreiding van de A27 ter hoogte van Amelisweerd onaanvaardbaar	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
	2	Het belang van een duurzame oplossing in het licht van de in Parijs afgesloten klimaatakkoorden. Het stimuleren van het autogebruik of het toegeven aan het gebruik van auto's die fossiele brandstoffen gebruiken is onverantwoord voor mijn kinderen en latere generaties Geraakt in belang: Ik wordt nu geraakt door een hoger geluidsniveau van de weg en op termijn door de effecten van klimaatverandering tgv het intensiever autogebruik	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid In uw directe woonomgeving is geen sprake van een merkbaar hoger geluidsniveau ten gevolge van de wegverbreding. Uit het geluidonderzoek blijkt dat de toekomstige geluidbelasting (prognose 2036) bij uw woning 49 dB zal bedragen. Dat is 2 dB lager dan de waarde die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan.	Nee
ZWE-00554	1	Ik vind het belangrijk dat er eerst naar de vervuiling voor de bewoners wordt gekeken. We leven in een klein land waar steeds meer auto's gaan rijden. Zolang we nog op benzine hebben is de vervuiling erg groot. Ik woon in de Meern en zie dat de straattegels na 1 jaar zwart zijn. Dit kan niet kloppen. Eerst een degelijk onderzoek.	Verschillende bronnen zoals industrie, verkeer, landbouw en huishoudens veroorzaken fijn stof. Bij de rijksweg is voor fijn stof de achtergrondconcentratie hoog en is de bijdrage van de weg maar circa 10%. Dit is te zien in de monitoringstool. De luchtkwaliteit wordt namelijk jaarlijks gemonitord en de resultaten zijn openbaar via de site www.nsl-monitoring.nl . Voor het project Ring Utrecht is een degelijk luchtonderzoek uitgevoerd. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied hebben een toe- of afname van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m3 en een toe- of afname van de concentratie fijn stof van minder dan 0,4 µg/m3. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Het effect van het project op deze locatie is gering. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.	Nee
ZWE-00555	1	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar	Ja

		compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	
2	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>	Ja
3	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
4	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
5	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	<p>De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen.</p> <p>In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.</p>	Ja
6	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Nee
7	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee

8	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Nee
9	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
10	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaaï. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
11	In de file top 50 staan slechts enkele files die door dit project zouden moeten worden opgelost. Om te beginnen merk ik op dat iedereen wel weet dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs zelf uit. Maar bovendien valt in dit geval op dat de files die u met dit project zou wilt verminderen, in de file top 50 helemaal niet prominent zijn. U steekt heel veel geld in een relatief klein probleem, en lost dan dat probleem niet eens op.	In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de ontwikkeling van de (auto)mobiliteit zijn meegenomen in de modelberekeningen. Tevens is vooruitgekeken naar de effecten in 2040. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen. In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.	Ja
12	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te	Ja

			<p>verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.</p>	
13	<p>En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.</p>	<p>De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja	
14	<p>Er is veel haast gemaakt, dat zie je ook aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er nog zijn. Door een paar maanden langer na te denken was er een veel beter ontwerp-tracébesluit geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn, want het modelsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het hele project niet nodig is. Van uitstel zou afstel komen, voor alle partijen beter, juist voor u.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en gebruik nieuwe WLO scenario's) en paragraaf 2.12 Procedures.</p>	Nee	
15	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p>	Ja	
ZWE-00556	<p>1 Ja, geluidsoverlast is op dit moment al te hoog. Ramen kunnen daardoor niet open 's nachts, tenzij je wakker wilt liggen. In de tuin is het altijd aanwezig, het geluid van de snelweg. Er zullen zonodig bovenwettelijke maatregelen genomen moeten worden. Schermen en beplanting zijn nodig. Zonodig een dijk of wat er ook mogelijk is. Argument dat de bedrijven zichtbaar moeten zijn vanaf de snelweg is voor mij zeker geen reden om daar beplanting of bomen achterwege te laten.</p>	<p>In het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de bebouwde kom van Houten. De geluidbelasting met het project Ring Utrecht in de bebouwde kom van Houten wordt niet hoger dan de geluidbelasting die volgens de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Voor de kern Houten is een bovenwettelijke maatregel voorzien namelijk het plaatsen van een nieuw en 800 meter lang geluidscherm ten oosten van de A27 met een hoogte van 4 meter. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen.</p>	Ja	

			Meer informatie over de bovenwettelijke maatregelen vindt u op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht .	
	2	Waardevermindering van het huis, is nu al merkbaar in de WOZ. Claim tot compensatie kan volgen als er onvoldoende maatregelen worden genomen als de overlast niet wordt teruggebracht tot het niveau van 1988.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
ZWE-00557	1	<p>Uw nette website ten spijt is het voor een gewone burger wel haast onmogelijk zich door de enorme brei van informatie heen te worstelen. Ik heb mij daarom beperkt tot de brochure 'A27/A12 Ring Utrecht, Ontwerp-Tracébesluit in beeld'. Daarin viel mij het volgende op:</p> <p>In hoofdstuk 5.4 wordt op bladzijde 63 onder de kop 'Tot aan de aansluiting Houten' gesproken over bomenrijen langs de A27. Deze worden gehandhaafd in de richting Breda, maar op verzoek van de bedrijven komen er langs de andere kant, in de richting Utrecht, geen bomen omdat de bedrijven goed zichtbaar willen blijven vanaf de A27. Dit is de wereld op zijn kop: commercieel belang gaat dus boven het belang van de individuele burger!! Juiste een bomenrij aan de Houtense kant van de A27 kan en zal veel geluid én fijnstof wegnemen dat anders met de heersende windrichtingen direct de bebouwde kom van Houten inwaait.</p> <p>Bovendien valt nog op te merken dat over ongeveer de helft van het traject Aansluiting Houten - Kruising N409 van de A27 helemaal geen bedrijven staan. Dit stuk ligt tussen eerder genoemde aansluiting Houten en de voormalige oprijlaan naar kasteel Heemstede. Het zou elegant zijn indien Rijkswaterstaat minimaal het stuk langs de A27 vanaf begin van de aansluiting Houten tot aan de bomenrij van de voormalige oprijlaan Heemstede voorziet van een identieke bomenrij als aan de andere zijde van de A27 (in de bijlage met een dubbele rode lijn gemarkeerd). Dit kan en moet natuurlijk ook als een stuk natuur compensatie worden beschouwd.</p>	<p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden.</p> <p>Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf</p> <p>Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen.</p> <p>Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Uw verzoek tot het aanbrengen van aanvullende beplanting aan de oostzijde van de A27 wordt niet overgenomen. Een dergelijke beplanting heeft geen effect op de luchtkwaliteit of geluidbelasting in Houten. Om die reden is het belang van de bedrijven langs de A27 om zichtbaar te blijven als zwaarder beoordeeld.</p>	Ja
ZWE-00558	1	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben;	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.		
	2	Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee
	3	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	4	Doe meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dat is de enige intelligente en toekomstbestendige oplossing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00559	1	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	2	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	3	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
	4	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een	Ja

		meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	
5	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
6	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
7	De 'groene verbinding' over de A27 is niet zo groen en doet weinig voor de omgeving. Een glazen overkapping zoals van Movares doet dat wel. Dit moet direct worden onderzocht en ingevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
8	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
9	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
10	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
11	Door de verbreding van de A27 zal de automobieliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpssnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.	Ja

			Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	
	12	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	13	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00560	1	<p>Hierbij dienen wij mede namens de Kerngroep Ring Utrecht, de Vereniging Leefmilieu, de Stichting Bewonersoverleg Lunetten, Vereniging het Groene Dak, de Natuur en Milieufederatie Utrecht, Vereniging Aktie Amelisweerd, Vereniging U-Track en een groot aantal belanghebbenden (zie bijgevoegde lijst in bijlage) de volgende zienswijze in.</p> <p>In algemene zin constateren wij dat het Ontwerp Tracébesluit achterhaalde oplossingen biedt voor een achterhaald geformuleerde problematiek. Ook het Ministerie van I en M toont in recente teksten een begin van besef dat meer asfalt geen eigentijdse oplossing is in een tijd waarin slimme vormen van mobiliteit steeds nadrukkelijker in beeld komen en de combinatie fiets+trein al jaren - waar het gaat om verplaatsingen - het enige bestendige groeiemodel in ons land is. Daarnaast houden plannen als hier voorliggend op geen enkele wijze rekening met de zeer forse opgave op het gebied van klimaatbeleid, die logisch voortvloeit uit de zogenaamde Urgenda uitspraak en de ondertekening van het recente Parijse akkoord op dit gebied. Hoewel de Nederlandse regering de aanscherping van het Europees klimaatbeleid vanaf de periode 2020 tot de periode 2030 heeft geaccordeerd houdt het voorliggende Ontwerp Tracébesluit hier op geen enkele manier rekening mee.</p> <p>Onze zienswijze bevat de volgende punten (inclusief een verzoek in het kader van de Wet Openbaarheid van Bestuur):</p> <p>Verzoek aan de Minister alsnog in te gaan op de door de MKBA vastgestelde conclusie dat het uitstellen (of afstellen) van het project in de rede ligt, op basis van de uitkomsten van de MKBA.</p> <p>Nut en noodzaak worden verantwoord met een niet door een onafhankelijke partij opgesteld verkeersmodel cq. -modellen. De toegepaste verkeersmodellen gaan uit van zwaar overschatte voorspelde congesties en NoMo-waarden. Zij gaan uit van verouderde en onrealistische GE-scenarios en congestiewaarden. De gebruikte verkeersmodellen zijn onderling niet consistent.</p> <p>WOB-verzoek tot levering van de gebruikte verkeersmodellen en de bijbehorende berekeningen (input- en output-waarden).</p> <p>Externe veiligheid en folierisico bij overkapping zijn onvoldoende beschouwd. Effecten van veranderde waterhuishouding zijn onvoldoende beschouwd.</p> <p>Luchtkwaliteit.</p> <p>Natuur (EHS, Amelisweerd, compensatie EHS, boscompensatie, soorten, Natura 2000, stikstofdepositie op beoordeelde natuurmonumenten)</p> <p>Geluidsoverlast.</p> <p>Bouwhinder.</p> <p>Overige zaken.</p>	<p>In het hiernavolgende worden uw zienswijzepunten beantwoord.</p> <p>Het door u door middel van uw zienswijze ingediende verzoek om informatie (Wob-verzoek) is in een afzonderlijke procedure behandeld.</p>	Nee
	2	Verzoek aan de Minister alsnog in te gaan op de door de MKBA vastgestelde conclusie dat het uitstellen (of afstellen) van het project in de rede ligt, op basis van de uitkomsten	In de MKBA wordt berekend dat er ten gevolge van de toename van de hoeveelheid verkeer er meer verkeersslachtoffers komen. Echter, in de methodiek van de MKBA	Ja

	<p>van de MKBA</p> <p>In het Ontwerp Tracébesluit wordt geprobeerd de doelstellingen (een verbeterde doorstroming op de snelwegen aan de oostkant van Utrecht (A12/A27/A28) en verbeterde kwaliteit van de leefomgeving in Utrecht) te halen met slechts 1 soort oplossing: het aanleggen van asfalt.</p> <p>Op verzoek van de Tweede Kamer is een onderzoekscommissie ingesteld om de keuzes die vanaf het begin van het project Ring Utrecht zijn gemaakt te toetsen. Deze Commissie Schoof heeft naar de inhoud van de besluitvorming en naar het gevoerde proces gekeken.</p> <p>De Commissie Schoof concludeerde op 26 maart 2013 dat de besluitvorming, qua onderbouwen van de voorkeursvariant met een MKBA, op een niet adequate en niet zorgvuldige manier is doorlopen. Er is immers in eerste instantie geen MKBA gemaakt. Dit klemt des te meer omdat ook in de Startnotitie Planstudie Ring Utrecht staat dat de projectgerichte, en in 2008 door het kabinet overgenomen, adviezen van de commissie Elverding worden meegenomen. Dit houdt in dat bij het toetsen van de besluiten en de onderzoeken het MIRT-spelregelkader gehanteerd wordt, wat inhoudt dat een Voorkeursalternatief onderbouwd moet worden met een MKBA.</p> <p>Op aanbeveling van de commissie is een aanvullende Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) gemaakt met het doel om de gemaakte keuzes te bestendigen. Deze MKBA, inclusief een second opinion door het Centraal Planbureau, is parallel aan de derde trechterstap uitgevoerd. Het doel van deze aanvullende MKBA was om het maatschappelijke nut van het voorkeursalternatief ten opzichte van het referentiekader aan te tonen.</p> <p>Uit de uitgevoerde MKBA komt naar voren dat onder het hogegroeienscenario (GE*) aanleg in de nabije toekomst optimaal is, maar dat een paar jaar uitstel relatief weinig kost (in termen van gederfd maatschappelijk rendement). Onder het laagegroeienscenario (RC*) is het nooit rendabel om het VKA te realiseren en leidt het niet uitstellen tot een groot maatschappelijk verlies.</p> <p>Dat de kosten de baten overtreffen in een laagegroeienscenario (RC*) betekent dat het project pas rendeert als het fileprobleem rondom Utrecht fors groeit ten opzichte van de huidige situatie (zoals het geval is in GE*). Het beeld van de vertragingen zonder uitvoering van het project in RC* in 2030 is namelijk ongeveer gelijk aan het beeld in 2013. De grote bandbreedte rondom de maatschappelijke rentabiliteit van het VKA betekent dat het onzeker is of het project rendabel zal zijn. Deze onzekerheid vraagt om uitstel van de investeringsbeslissing over het OTB, en te wachten totdat duidelijker is of de toekomst zich meer in de richting van het ene of het andere scenario beweegt. De gevoeligheidsanalyse over uitstel in de MKBA laat zien dat een aantal jaren uitstel relatief weinig kost in termen van verloren maatschappelijk rendement bij het hogegroeienscenario, en het voorkomt een groot maatschappelijk verlies bij het laagegroeienscenario.</p> <p>Bovendien concludeert de MKBA dat, indien om wat voor reden dan ook een alternatieve oplossingsrichting niet de voorkeur verdient, dan nog het uitstellen van het project in de rede ligt (en zo mogelijk het faseren van de uitvoering van het project) op basis van de uitkomsten van de MKBA. Uitstel verhoogt de maatschappelijke welvaart.</p> <p>Bij het CPB bestaat twijfel over de keuze van de projectalternatieven. Tijdens het besluitvormingsproces van de Ring Utrecht zijn in de afgelopen jaren verschillende alternatieven de revue gepasseerd. In de MKBA is alleen gekeken naar de kosten en baten van het VKA. Het CPB is van mening dat het van groot belang is verschillende alternatieven mee te nemen in de MKBA. Met name betreft dit de vraag of een variant met 2x6 rijstroken binnen de huidige verdiepte aangelegde verkeersbak in de A27 bij Amelisweerd maatschappelijk rendabel is. Een dergelijke variant werd in een eerder stadium van de besluitvorming kort beoordeeld als gunstiger dan het VKA.</p>	<p>wordt geen rekening gehouden met de specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die in het tracébesluit aan de Ring Utrecht zijn toegevoegd om de oplossing verkeersveiliger te maken. Voor een volledige analyse van het effect op verkeersveiligheid zie paragraaf 2.1 onderdeel verkeersveiligheid in de toelichting op het tracébesluit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Er is een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) voor het project Ring Utrecht uitgevoerd. Onderwerp van de uitgevoerde MKBA was de Voorkeursvariant. In de MKBA wordt de situatie waarin het project gerealiseerd is (projectalternatief), afgezet tegen de situatie waarbij het project niet gerealiseerd wordt (nul-alternatief).</p> <p>Een MKBA is een hulpmiddel waarin ongelijksoortige effecten (bijvoorbeeld bereikbaarheid, natuur, economie) met elkaar kunnen worden vergeleken. Het opstellen van MKBA's vindt zijn oorsprong in de wens om de effecten van de investeringen in infrastructuur op een zelfde manier voor elk project inzichtelijk te maken. De directe financiële opbrengsten van een project dekken in veel gevallen de investeringskosten niet, maar gunstige gevolgen voor bijvoorbeeld bepaalde reizigers, verkeersveiligheid of het milieu kunnen de investeringen vanuit maatschappelijk perspectief toch rechtvaardigen. De vergelijking van de diverse effecten wordt gemaakt door ze allemaal zo veel mogelijk te monetariseren. Dat betekent dat deze effecten aan de hand van verschillende economische waarderingsmethoden in euro's worden uitgedrukt. Een MKBA presenteert de netto effecten op nationaal niveau.</p> <p>Voor de MKBA van de Ring Utrecht is de standaardwijze toegepast. De uitkomst van de MKBA kent een bandbreedte van economische groei van 2,2 (hoogste groeiscenario, GE) tot 0,5 (laagste groeiscenario, RC). De Minister van Infrastructuur en Waterstaat ziet de uitkomst van de MKBA als voldoende ondersteuning om voortvarend (en zorgvuldig) door te gaan met de procedure om het bereikbaarheidsknelpunt op de Ring Utrecht op te lossen.</p> <p>Voor meer achtergronden over het MKBA voor de Ring Utrecht zie het eindrapport van de MKBA Ring Utrecht (Decisio, maart 2014).</p> <p>U verwijst dikwijls naar de second opinion van het CPB over de MKBA. In de brief aan de Tweede Kamer van juni 2013 (IenM/BSK-2014/125664) wordt uitgebreid ingegaan op de aanbevelingen die het CPB heeft gedaan. Deze brief was onderwerp van debat in de Tweede Kamer. In dat debat was geen meerderheid om de aanbevelingen van het CPB op te volgen. Waarna het voorkeursvariant werd vastgesteld. De voornoemde brief is te vinden op https://www.a27a12ringutrecht.nl. Er is geen aanleiding om deze discussie nogmaals te openen.</p>	
--	--	--	--

	<p>Om antwoord te krijgen op de vraag of de veiligheid van een variant met 2x6 rijstroken in de bestaande bak voldoet aan de normen heeft de Commissie Schoof verschillende partijen geraadpleegd. De Landsadvocaat concludeert dat afwijken van de normen mogelijk is, mits er sprake is van een grondige motivering. Rijkswaterstaat betoogt dat er geen grondige motieven aanwezig zijn om af te wijken, en dat een verbreding van de bak de enige oplossing is die overeenkomt met de veiligheidsnormen. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV stelt echter dat een dergelijk alternatief voldoet aan de ondergrens van deze normen, maar dat met de huidige kennis op het gebied van verkeersveiligheid niet is vast te stellen of een aanvaardbaar veiligheidsniveau ontstaat. Daarentegen wordt op basis van het ingewonnen advies, ook volgens de Commissie Schoof, niet duidelijk of alle andere alternatieven dan '2x6 binnen de bak' wél een aanvaardbaar veiligheidsniveau bereiken.</p> <p>In de audit van Goudappel Coffeng en Movares in opdracht van de Gemeente Utrecht van april 2013 - gereedgekomen na publicatie van de Commissie Schoof - volgt een verkeersveiligheidsbeoordeling van een door Witteveen+Bos voorgesteld alternatief voor verbreding van de A27 met '2x6 rijstroken in de bak' bij Amelisweerd. De audit constateert dat "het terugbrengen van de ontwerp- en maximumsnelheid naar 80 km/h de situatie weer naar een acceptabel niveau zou kunnen brengen."</p> <p>Ook de second opinion van het CPB ten aanzien van het alsnog opgestelde MKBA van 4 maart 2014 ondersteunt de bevindingen van Goudappel Coffeng en Movares dat een variant met 2x6 rijstroken binnen de bestaande bak niet op voorhand is uitgesloten als kansrijke oplossing naast het VKA. In ieder geval kan volgens het CPB het veiligheidsaspect geen reden zijn om een dergelijke variant op dit moment uit te sluiten van onderzoek. Dit betekent dat er alle redenen is om een variant met 2x6 rijstroken binnen de bestaande bak in een MKBA te onderzoeken naast het VKA, om zo duidelijk te krijgen of de baten van een variant met '2x6 binnen de bak' opwegen tegen de kosten, inclusief die op het gebied van veiligheid, en hoe dit zich verhoudt tot de kosten en baten van het VKA. Alleen zo komt de relevante informatie beschikbaar om tot een objectief en afgewogen oordeel te komen over verschillende oplossingen voor de afwikkelingsproblemen op de Ring Utrecht. Bovendien geeft uitstel ook de tijd om de alternatieven in een MKBA nader te analyseren op hun maatschappelijk rendement in uiteenlopende scenario's.</p> <p>De stelling op pagina 56 van de "Gids bij het proces van probleemverkenning naar het ontwerpbesluit", waar staat dat het CPB concludeert dat "alle belangrijke effecten van de kosten en baten van het uitgewerkte Voorkeursalternatief zijn meegenomen", is dan ook aantoonbaar onjuist of op zijn minst misleidend.</p> <p>Wij verzoeken de Minister alsnog in te gaan op de door de MKBA vastgestelde conclusie dat het uitstellen van het project (en zo mogelijk faseren van de uitvoering van het project) in de rede ligt, op basis van de uitkomsten van de MKBA.</p>	<p>Overigens wordt opgemerkt dat in het eindrapport MKBA (Decisio, maart 2014, blz. i en ii) het volgende staat:</p> <p>"MKBA Ring Utrecht: specifieke aandachtspunten MKBA's zijn verplicht bij de uitvoering van MIRT projecten en kennen standaardprocedures en -richtlijnen. Om recht te doen aan de complexiteit van de situatie op en rond de Ring Utrecht zijn in dit geval op een aantal punten aanvullende analyses uitgevoerd, die zo veel mogelijk zijn meegenomen in deze MKBA. Het gaat om:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkeerskundige modellering: naast de standaard NRM-berekeningen zijn projectspecifieke verkeerskundige analyses gemaakt. - Scenario's: toekomstscenario's zijn vast onderdeel van MKBA's. In dit geval is aan de hand van actuele ontwikkelingen een aangepaste werkwijze gevolgd, waardoor de resultaten in hoge groeiscenario's naar beneden zijn bijgesteld. - Er is specifiek onderzoek gedaan naar incidenten en weefbewegingen in het studiegebied. - Natuurwaarden: het bos aan de oostzijde van de A27 is door boomspecialisten onderzocht." <p>"De toekomst is echter onzeker; daarom wordt in MKBA's met uiteenlopende scenario's gewerkt. In de richtlijnen voor MKBA's is voorgeschreven de zogenaamde WLO-scenario's van de planbureaus te gebruiken, in ieder geval het hoogste (Global Economy, GE) en het laagste (Regional Communities, RC) om een bandbreedte te schetsen van uitkomsten bij verschillende toekomstige ontwikkelpaden. De omvang en waardering van effecten verschilt per scenario.</p> <p>Deze scenario's zijn gepubliceerd in 2006 en hebben 2002 als basisjaar voor de sociaal economische gegevens. Het 'eindbeeld' van de scenario's is 2040. In deze MKBA zijn de scenario's geactualiseerd door de huidige economische Ausgangssituatie als basis te nemen en daar de groeivoeten van de scenario's op toe te passen. Doordat de huidige economische situatie (2013) zich binnen de bandbreedte van het GE- en RC-scenario bevindt, wordt het eindbeeld 2040 van de oorspronkelijke scenario's later bereikt. Daarom worden ze uitgesteld RC en uitgesteld GE genoemd en in tabellen aangeduid met RC* en GE*."</p> <p>Uit deze quotes valt op te maken dat er niet alleen gerekend is met de kosten/baten verhouding bij het (originele) hoge GE-scenario voor 2030, maar dat de meest recente inzichten van dat moment ertoe hebben geleid dat van uitgestelde - en dus lagere - prognoses is uitgegaan bij de MKBA. Dit geldt zowel het GE- als het RC-scenario. Er is ruimschoots voldaan aan de richtlijnen als het gaat om de uitvoering van een MKBA in het kader van een MIRT-infraproject.</p>	
3	<p>Nut en noodzaak worden verantwoord met een niet door een onafhankelijke partij opgesteld verkeersmodel c.q. -modellen. De toegepaste verkeersmodellen gaan uit van zwaar overschatte voorspelde congesties en NoMo-waarden. Zij gaan uit van verouderde en onrealistische GE-scenarios en congestiewaarden. De gebruikte verkeersmodellen zijn onderling niet consistent. WOB-verzoek tot levering van het gebruikte model en de bijbehorende berekeningen (input- en output-waarden).</p> <p>De minister verdedigt nut en noodzaak met de NoMo-streefwaarde. In de ochtendspits is de reistijdfactor nu 1,2 (tabel 2.1, pagina 100, toelichting OTB). Die wordt bij zogenaamd gematigde economische groei (RC) zonder het project 2,1 in 2030 (pagina 110), en ligt slechts door afronding boven de NoMo-streefwaarden van 2. We merken op dat dit een streefwaarde is. U mag dit getal dus niet hanteren alsof het u verplichtingen oplegt. We merken voorts op dat de Nota Mobiliteit intussen is vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte hetgeen gevolgen heeft voor de wijze van vaststellen van de reistijdfactor.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Er zijn twee onafhankelijke Commissies geweest die gekeken hebben naar zowel de gebruikte verkeersmodellen als de uitkomsten daarvan. Dat zijn de Commissie m.e.r. als de Commissie Schoof. Die concluderen beiden dat de onderzoeken zorgvuldig zijn gedaan.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook de meest recente ruimtelijke ontwikkelingen in de regio op dat moment zijn (in afstemming met de</p>	Ja

Echter, het model hanteert het WLO 2006 GE-scenario voor verkeersprognoses. Dit is een verouderd scenario (met 2002 als basisjaar), dat uitgaat van zeer hoge groei. Het MER deelrapport verkeer, tabel 6.4, blz 84 vermeldt een toename van de verkeersprestatie op het HWN van 58% in 2030 tov 2010. Dit klopt echter niet met de oorspronkelijke indicator uit de WLO 2006 (index 2010 = 122, index 2030 = 166, een stijging van 36%)¹.
http://www.welvaartenleefomgeving.nl/figuur_4_18_115g_wlo06.html
Als zelfs dergelijke basale cijfers niet sporen, hoe zit het dan met de rest van de uitgangspunten van het model?
Waarom is men uitgegaan van deze oude prognoses? Latere prognoses van planbureaus, ECN en het KiM, stuk voor stuk gerenommeerde overheidsinstellingen die juist zijn opgericht om de minister in situaties als deze te adviseren, laten veel lagere groei cijfers zien:
De recent door het CPB en PBL uitgebrachte WLO 2015 2 laat voor de verkeersprestatie op het HWN een groei zien van 28% in het hoge scenario en 12% in het lage scenario in 2030 tov 2010.
In de onlangs door het CBS, ECN en PBL uitgebrachte 'Nationale energieverkenning 2015' (achtergronddocument verkeer en vervoer) wordt uitgegaan van een stijging van het verkeersvolume op de weg van 18% tussen 2013 en 2030 3.
Het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid), onderdeel van het Ministerie van I&M, gaat uit van een groei van 10% op het HWN in 2020 tov 2014 4.
Op basis van deze grote verschillen is te verwachten dat de voorspelde toekomstige congestie in het MER zwaar overschat zijn. Onderstaand figuur uit de recente CPB/PBL-publicatie 'Kansrijk Mobiliteitsbeleid' 5 laat zien dat de congestie weliswaar recentelijk is gestegen, maar dat die nog ver onder alle scenarioprognoses ligt, ook de lage groeiscenario's.
Wij verzoeken de Minister in te gaan op bovenstaande constatering van het gebruik van overschatte congestiewaarden en het gebruik van verouderde groeiscenario's. Het NRM, het Nederlands Regionaal Model, is het standaardmodel dat Rijkswaterstaat hanteert voor alle strategische verkeersprognoses voor Rijkswegen. Dit model is vooral bedoeld voor de strategische en tactische afweging op regionaal niveau waaronder maatregelen aan het hoofdwegennet.
Zoals al door het TNO Synthese Rapport (Audit LMS en NRM) 6 is vastgesteld, is de gebruikte versie van het LMS/NRM niet, of niet zonder meer, toepasbaar voor het bepalen van het effect van OV-maatregelen. Immers, de kosten- en tijdelasticiteiten van reizen in het openbaar vervoer zijn laag vergeleken bij bestaande inzichten uit de literatuur. Dit wil zeggen dat reizen in het openbaar vervoer relatief ongevoelig zijn voor veranderingen in kosten en tijd als gevolg van maatregelen. Voor relaties waar het openbaar vervoer en de auto een vergelijkbaar kwaliteitsniveau hebben is er een risico op het onderschatten van het probleemoplossend vermogen van openbaarvervoerbeleid ten aanzien van congestie op het wegennet. Dit betekent dat de huidige versie van het LMS/NRM niet, of niet zonder meer, toepasbaar is voor het bepalen van het effect van OV-maatregelen zoals de nieuwe tramlijn tussen Utrecht CS en De Uithof en de nieuwe spoorvoorziening Randstadspoor tussen Vleuten en Houten, via Utrecht CS en het nieuwe station Vaartsche Rijn. Maatregelen ten aanzien van kilometerbeprijzing of de introductie van zelfrijdende auto's en andere in-car elektronische ontwikkelingen lijken helemaal niet te worden meegewogen in de verkeersmodellen. Het gebruikte model wordt beheerd door RWS. Wij verzoeken u nieuwe berekeningen uit te laten voeren met een model dat door een onafhankelijker partij wordt beheerd, bijvoorbeeld RIVM, TUD of TNO en met meer realistische waarden die door de bovengenoemde kennisinstituten (i.e. CBS, ECN, PBL, CPB, KIM) onderschreven kunnen worden. Wij verzoeken de minister tevens om de effecten van

andere overheden) meegenomen in de berekeningen met het NRM. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking Ring Utrecht zijn steeds de meest recente inzichten van dat moment meegenomen.
Zie voor meer achtergronden over het gehanteerde verkeersmodel NRM bijlage A van het deelrapport verkeer. In de bijlage wordt ook verwezen naar een onafhankelijke audit van TNO naar de bruikbaarheid van het model in dit soort onderzoeken. De audit is ook aan de Tweede Kamer aangeboden. TNO stelt dat:
"De hoofdconclusie van de audit is dat het LMS en het NRM over het algemeen voldoen aan het gebruiksdoel van het maken van lange termijn prognoses en analyses van effecten van beleidsmaatregelen.
Het bereik van de modellen is qua input en output voldoende breed en de berekeningen voldoen voor de meeste toepassingen waarvan vereist is dat ze met het LMS/NRM moeten kunnen worden doorgerekend aan de criteria uit het toetsingskader. De modellen gaan uit van wetenschappelijk geaccepteerde theorieën en halen of overstijgen het niveau van andere grootschalige nationale modellen in Europa." (blz. 6, auditrapport TNO juni 2012).
Output van het NRM heeft als input gediend voor ander modellen die toegepast zijn zoals het DMRU (Dynamisch Model Ring Utrecht), het geluidmodel, etc. Daardoor is de onderlinge consistentie gewaarborgd. Zie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde modellen en de onderlinge verbanden hoofdstuk 4 van het deelrapport Verkeer bij het OTB.
In het kader van VERDER is het rapport "OV+++ en Kracht van Utrecht in planstudie Ring Utrecht" opgesteld, door Bureau Goudappel Coffeng in opdracht van Bestuur Regio Utrecht, december 2009.
Uit het rapport valt het volgende op te maken over het gebruik van verkeersmodellen en de effecten van het OV+++ maatregelenpakken inclusief de effecten van tolheffing/prijsbeleid:

WERKWIJZE/REKENMETHODE

"De effecten op het autoverkeer en daarmee het oplossend vermogen voor de knelpunten op de Ring zijn voor alle varianten in de planstudie berekend met het verkeersmodel NRM Randstad. Om de effecten van de OV-pakketten vergelijkbaar te maken met de autovarianten, moeten dus ook berekeningen met het NRM plaatsvinden. Echter, het NRM is niet geschikt om effecten van regionale OV-maatregelen in beeld te brengen. Daarom is in eerste instantie het effect van de OV-maatregelen van de beide OV-pakketten berekend met het VRU-model, zowel voor OV+++ als voor de Kracht van Utrecht (KvU). De afname van het autoverkeer is vervolgens gekopieerd naar het NRM, samen met de verwachte effecten van prijsbeleid en mobiliteitsmanagement. In het NRM is vervolgens een toedeling berekend waaruit (net als bij de autovarianten) de effecten op de knelpunten op de Ring zijn geanalyseerd." (pagina 6)

CONCLUSIES:

"Platte heffing 3,5 eurocent

De combinatie van OV+++ en Prijsbeleid (platte heffing van 3,5 ct per km) zorgt voor een reductie van het autoverkeer van ruim 5% en zorgt voor een reductie van de hoeveelheid verliesuren met 16% ten opzichte van de referentie. Dit is niet genoeg om de probleemtrajecten op te lossen. Het belangrijke knelpunt in de bak van Amelisweerd blijft bestaan. De reductie van het autoverkeer door OVmaatregelen en prijsbeleid is een generiek effect in het gehele studiegebied. Voor OV+++ en alle vormen van prijsbeleid en mobiliteitsmanagement geldt dat de effecten op netwerkniveau plaatsvinden. Er wordt dus op het gehele netwerk autoverkeer gereduceerd en dus nemen op het gehele netwerk de eventuele knelpunten (in welke vorm dan ook) iets af. Het effect op specifieke locaties zoals de bak van Amelisweerd met de probleemtrajecten

<p>kilometerbeprijzing, de introductie van zelfrijdende auto's en andere in-car elektronische ontwikkelingen mee te nemen in de nieuwe berekeningen.</p> <p>Daarnaast zijn er andere modellen gebruikt, met name VISSIM. De resultaten daarvan zijn menigmaal niet consistent met die van het NRM.</p> <p>Saillant is dat u met VISSIM aantoont dat het project de files rond knooppunt Rijnsweerd niet oplost. Alleen met aanvullende maatregelen wordt volgens VISSIM de filedruk voor u acceptabel. De vraag rijst of die aanvullende maatregelen op zichzelf, dus zonder het project, ook al tot voor u bevredigende resultaten zouden hebben geleid.</p> <p>Wij verzoeken u te onderzoeken of met veel minder ingrijpende maatregelen u uw beoogde doel al kunt bereiken.</p> <p>Omdat de input- en outputwaarden en de berekeningen in het model op dit moment werken als een "black box": (wat er in het model met in- en outputgegevens gebeurt is niet navolgbaar), verzoeken wij u het volledige verkeersmodel beschikbaar te stellen, inclusief de gebruikte input- waarden en alle gebruikte aannames, alsmede de berekeningen zoals uitgevoerd door het model (de modellen), zodat dit door onafhankelijke experts beoordeeld kan worden. Dit verzoek wordt u gedaan in het kader van de Wet Openbaarheid Bestuur.</p> <p>1 Hierbij is 2010 geïnterpoleerd van de rechte lijn 2000-2020 en 2030 van de rechte lijn 2020-2040.</p> <p>2 http://www.wlo2015.nl/rapporten-wlo/nederland-in-2030-en-2050-twee-referentiescenario's</p> <p>3 http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL2016_Verkeer-en-Vervoer-in-de-NEV2015.pdf</p> <p>4 http://web.minienm.nl/mob2015/7_1.html#tab-2</p> <p>5 http://www.cpb.nl/publicatie/kansrijk-mobiliteitsbeleid</p> <p>6 https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2013/02/13/tno-rapport-audit-lms-en-nrm-syntheserapport</p>	<p>is echter gering. Omdat het knelpunt in de Bak van Amelisweerd relatief groot is, zal een reductie van het autoverkeer van enkele procenten geen zichtbaar effect hebben. De reductie van het autoverkeer in de bak bedraagt 1% voor het gehele etmaal. Het effect is op het OWN is groter dan op het HWN. (pagina 19)</p> <p>Hoge platte heffing en spitsheffing</p> <p>Naar analogie met de OV+++ maatregelen is in de 'Kracht van Utrecht' de reductie van het autoverkeer door OV-maatregelen, mobiliteitsbeleid en prijsbeleid een generiek effect in het gehele studiegebied. Voor de 'Kracht van Utrecht' geldt dat de effecten op netwerkniveau plaatsvinden. Er wordt dus op het gehele netwerk autoverkeer gereduceerd en dus nemen op het gehele netwerk de eventuele knelpunten (in welke vorm dan ook) iets af. Het effect op specifieke locaties zoals de bak van Amelisweerd met de probleemtrajecten is echter gering. Zelfs met een zware inzet op prijsbeleid in de Kracht van Utrecht wordt het probleem bij de Bak van Amelisweerd niet opgelost. De reductie van het autoverkeer in de bak bedraagt 4% voor het gehele etmaal en 8% in de spits. De reistijden verbeteren wel, maar onvoldoende om aan de streefwaarde te voldoen." (pagina 19)</p> <p>Conclusie: er is in voorzien dat het NRM (Nederlands Regionaal Model) niet of niet zondermeer geschikt is voor de afweging van OV-alternatieven door het VRU model in te zetten. Het onafhankelijke en gerenommeerde adviesbureau Goudappel Coffeng heeft de diverse modelberekeningen met VRU en NRM uitgevoerd en gerapporteerd in opdracht van het BRU (Bestuur Regio Utrecht). Duidelijk is aangetoond dat het vergaande OV+++ alternatief in combinatie met prijsbeleid en een pakket fietsmaatregelen niet voldoende probleem oplossend is en daarom ook terecht is afgefallen.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Opgemerkt wordt dat de te hanteren uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden. De verlaging van de maximumsnelheid op het hoofdwegennet naar 100 km/uur is meegenomen in de berekeningen. Kilometerbeprijzing, oftewel rekeningrijden is niet meegenomen in de berekeningen omdat dit geen vastgesteld beleid is.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>
---	--

4	<p>Externe veiligheid en folierisico bij overkapping zijn onvoldoende beschouwd. Effecten van een verandering in de waterhuishouding zijn onvoldoende beschouwd.</p> <p>In het kader "externe veiligheid weg (versie 5), Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving, 22 juli 2015", wordt eerst het basisnetbeleid beschreven en vervolgens verder verduidelijkt, inclusief op het beleid aanvullende zaken en verduidelijkingen over de opbouw en uitvoering van de Externe veiligheidsstudie bij infrabesluiten. Het gaat daarbij met name om: - Correcties van en aanvullingen op de rekenmethodiek uit de handreiking risicoanalyse transport (HART) (Handleiding Risicoanalyse Transport, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag, 17 juni 2014)</p> <p>- De mate van detaillering van de uitwerking van het EV-rapport behorend bij de fase waarin het project zich bevindt.</p> <p>Dit kader is niet toegepast bij het beschouwen van de EV-aspecten ten gevolge van calamiteiten in de tunnel/overkapping als gevolg van een BLEVE, wolkbrand met explosie, of gifwolk.</p> <p>Ook de maatregelen en risicoanalyse ten gevolge van een plasbrand langs de gehele weg zijn van belang, omdat bestaande kwetsbare bebouwing dichters langs het traject komt te staan en daardoor binnen het plasbrandaandachtsgebied komt te liggen. In het kader van het Besluit externe veiligheid transportroutes en het Bouwbesluit is bij locaties waar sprake is van veel transport van vloeibare brandstoffen bepaald dat bij het vaststellen van ruimtelijke plannen met nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten in het PAG maatregelen moeten worden genomen (volgens Bouwbesluit) tegen de gevolgen van de effecten van een plasbrand. In het deelrapport Externe Veiligheid zijn geen maatregelen opgenomen.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone.</p> <p>Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dichters bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.</p> <p>In de milieu-effectrapportage en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping. De tunnelregelgeving is gericht op een veilig gebruik van tunnels voor de gebruiker en de omgeving.</p> <p>De overkapping bij Amelisseweerd heeft een lengte van 249 meter en valt niet onder de tunnelregelgeving.</p> <p>De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan.</p> <p>Uit aanwezige calamiteitenplannen blijkt dat de bestrijdbaarheid van plasbranden afhankelijk is van met name de bereikbaarheid van het incident. Een goede bereikbaarheid van de weg kan het schade-effect reduceren. De veiligheidsregio Utrecht (VRU) heeft in een overleg met Rijkswaterstaat aangegeven, dat de wegaanpassing van het project Ring Utrecht geen belemmering vormt voor de aanrijdroutes van de hulpdiensten. Bij de verdere uitwerking van de calamiteitenplannen (tijdens en na de realisatiefase) wordt de bereikbaarheid in overleg met de hulpdiensten verder meegenomen. Extra fysieke maatregelen zijn niet nodig.</p>	Ja
5	<p>Ook zijn externe veiligheidsaspecten ten gevolge van een foliebeschadiging tijdens de bouw en na ingebruikstelling van de weg niet meegewogen in de externe veiligheidsstudie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>	Ja

	<p>Het risico van calamiteiten, inclusief foliebeschadiging, zou tevens langs de meetlat gelegd moeten worden van de "Strategie Nationale Veiligheid", waarbij gebruik gemaakt wordt van het document "Werken met scenario's, risicobeoordeling en capaciteiten in de Strategie Nationale Veiligheid", uit 2013. Daarbij gaat het niet alleen om beschadiging tijdens de bouw, maar ook om later optredende beschadigingen. Er bestaan ernstige twijfels omtrent de stabiliteit van de gekozen constructie.</p>	<p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>In punt 9 van uw zienswijze verwijst u naar de Strategie Nationale Veiligheid. Deze is hier niet aan de orde; er is geen sprake van een dreiging voor de nationale veiligheid. Het (ontwerp-)tracébesluit doet geen uitspraak over de stabiliteit van de gekozen constructie. Getoetst is of het ontwerp op een veilige wijze maakbaar is, en dat is het geval.</p>	
6	<p>De vraag hoe ver de invloed van een eventuele daling of stijging van het grondwater en veranderingen in de grondwaterstromingen reikt ten gevolge van scheurvorming aan de folie en door het aanleggen van diepwanden is nog niet voldoende beschouwd. Parallel aan de bak aan de westzijde zijn in het ontwerp geen watergangen geprojecteerd. In de bestaande situatie is hier wel een watergang aanwezig. Mogelijk is vanwege de overkapping van de bak (en de mogelijke aansluiting van de bak op de omgeving) hier geen ruimte meer voor. Verder moet bekeken worden of en op wat voor manier het mogelijk is om hier een zuiverende voorziening aan te leggen.</p>	<p>In het ontwerp voor de nieuwe bak ter hoogte van de overkapping wordt de huidige watergang vervangen door een zakgreppel. De reden hiervoor is het sparen van zoveel mogelijk groen. De zakgreppel neemt de drainerende functie van de huidige watergang over. De bergingscompensatie voor het dempen van de sloot vindt elders binnen hetzelfde peilgebied plaats. Voor de afvoer van het water uit de bak op het bestaande oppervlaktewatersysteem worden aanvullende zuiverende maatregelen voorgesteld. Dit betreft naar verwachting een natuurlijke wijze van zuiveren, zonder extra inzet van pompen of andere technische maatregelen. Daarmee verbetert de toekomstige situatie ten opzichte van de huidige/autonome situatie.</p>	Nee
7	<p>Bovenstaande aspecten kunnen dus betekenen dat er een veel groter stuk bos moet worden verwijderd ten behoeve van het project. Wij stellen vast dat het OTB de grootte van het te kappen bos onderschat en wij verzoeken u aan te geven hoeveel meer bos zal moeten sneuvelen ten gevolge van bovenstaande nog niet verdisconteerde ingrepen.</p>	<p>De actuele kap- en compensatieopgave uit het vernietigde TB 2018 is onderdeel van het TB 2020 en opgenomen in de Nota van Wijzigingen.</p>	Ja
8	<p>Tevens is nog onvoldoende beschouwd hoe lokaal verdroging of vernatting en aantasting van fundering van woningen aan de orde is als gevolg van het verleggen van een watergang waarbij grondwater een langere of juist kortere weg moet afleggen naar een afwaterende watergang. Wij verzoeken de Minister in te gaan op de bovenstaande veiligheidsaspecten en aspecten van veranderende waterhuishouding.</p>	<p>De oppervlaktewaterpeilen veranderen niet. Het lokaal verleggen van watergangen zal enig effect op het grondwater kunnen hebben maar naar verwachting niet significant zijn in verhouding tot natuurlijke variaties in de grondwaterstand. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp wordt dit nader getoetst. Indien nodig kunnen mitigerende maatregelen genomen worden.</p>	Nee
9	<p>Luchtkwaliteit Het deelrapport luchtkwaliteit beschrijft de luchtkwaliteit in de omgeving van het project Ring Utrecht in de huidige situatie, autonome ontwikkeling en het OTB-ontwerp. Hierbij zijn de maximale concentraties luchtverontreinigende stoffen in de verschillende situaties onderling vergeleken en vergeleken met de geldende grenswaarden. Daarnaast zijn de effecten inzichtelijk gemaakt van het OTB-ontwerp op de emissies van het wegverkeer, op de concentraties luchtverontreinigende stoffen ter hoogte van gevoelige bestemmingen en op het belast oppervlak (Effectanalyse en effectbeoordeling). De Ring Utrecht is als een IBM-project opgenomen in het NSL. Het project draagt dus "in betekende mate" bij aan het verslechteren van de luchtkwaliteit. Voor de toetsing van de juridische haalbaarheid is het OTB getoetst aan het NSL. De Nederlandse overheid laat in het NSL zien hoe zij de normen voor PM en NO in respectievelijk 2011 en 2015 gaat halen. Het NSL vormde de basis voor het verzoek om uitstel aan de Europese Commissie, het zogenaamde derogatieverzoek. Op 7 april 2009 gaf de Europese Commissie het gevraagde uitstel, m.u.v. de agglomeratie Heerlen/Kerkrade, tot en met 31 december 2014 om aan de jaargemiddelde norm van NO van 40 µg/m3 te voldoen. De Wet milieubeheer (Wm), artikel 5.12 en verder, vormt de juridische grondslag voor het NSL. Het NSL werd op 1 augustus 2009 van kracht, met een looptijd tot 1 augustus 2014. Vervolgens is het NSL verlengd tot en met 31 december 2016. De Europese</p>	<p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuילend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied hebben een toe- of afname van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m3 en een toe- of afname van de concentratie fijn stof van minder dan 0,4 µg/m3. Het effect van het project is daarmee geringer dan gedacht en draagt niet in betekende mate bij aan het verslechteren van de luchtkwaliteit. Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Elk jaar vindt een monitoring van het NSL plaats. In de NSL monitoringstool worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide</p>	Nee

<p>Commissie is hierover niet ingelicht omdat de verlenging geen aanpassing inhoudt van de datum om te voldoen aan de jaargemiddelde norm van NO van 40 µg/m³.</p> <p>De NSL-systematiek moest waarborgen dat uiterlijk medio 2011 aan de PM norm werd voldaan. Voor NO is dat 1 januari 2015 voor die zones en agglomeraties waarvoor derogatie is verkregen.</p> <p>Uit de monitoringstool van 2015 blijkt dat op de toetspunten de NO -concentratie nog steeds niet overal wordt gehaald in het studiegebied. Dit betreft de Bleekstraat/Catharijnesingel en de Grauwartsingel. Indien alle rekenpunten worden meegenomen blijken er overschrijdingen te zijn langs de Waterlinieweg en langs de A27 ter hoogte van Lunetten. Hieruit blijkt dat de NSL haar doel niet heeft kunnen waarmaken en dat in 2015 nog steeds berekende overschrijdingen voorkomen.</p> <p>Stimulering van het gebruik van roetfilters en van schonere brandstoffen is een belangrijke rode draad in het NSL-maatregelenpakket. In werkelijkheid blijken de hogere gemeten NO -x emissiefactoren van dieselbestelauto's een stijging te geven in concentratie dicht in de buurt van drukke rijkswegen tot ongeveer 2 µg/m³. In stedelijke agglomeraties in de Randstad leidt dit tot een stijging van gemiddeld 0,5 µg/m³. De verhoging van de emissiefactoren zijn een gevolg van metingen aan Euro-5 en -6-dieselauto's waaruit bleek dat in de praktijk de emissies gemiddeld 6 tot 8 keer hoger liggen dan de emissienorm.</p> <p>De berekening, dat na uitvoering van het project wordt voldaan aan de grenswaarden uit de wet Milieubeheer stoelt op de aanname van het NSL dat auto's vanaf 2008 tot en met 2030 "schoner" worden. Wij maken bezwaar tegen het feit dat het OTB de luchtkwaliteit niet berekent voor het jaar van openstelling, dat eerder voorzien is dan 2030. Ook maken wij bezwaar tegen:</p> <p>Het gebruik van het NSL en "zijn/haar" rekentool (de monitoringstool) als juridisch kader. Alle genoemde maatregelen in het NSL, inclusief het schoner worden van het autoverkeer, zijn niet (meer) geborgd vanaf 2017. Bovendien doelt het NSL op het halen van de luchtkwaliteitsnormen in 2015 en niet op de datum van openstelling van de weg. Vanaf 2015 moet overal in Nederland aan de luchtkwaliteitseisen worden voldaan en moet dit project, dat in betekenende mate bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit, direct getoetst worden aan de Europese Richtlijn Luchtkwaliteit en de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit, gebruik makend van de zogenaamde SRM-modellen, inclusief CAR, of andere goedgekeurde modellen.</p> <p>Het gebruik van de 2014 rekentool, terwijl de 2015 rekentool reeds beschikbaar was ten tijde van het publiceren van het OTB. In werkelijkheid zullen de emissies in de plansituatie veel meer toenemen ten opzichte van de autonome situatie als gevolg van de nieuwe grootschalige achtergrondconcentraties en emissiefactoren. Daarnaast zijn in 2016 de nieuwe GCN-waarden (grootschalige achtergrondconcentraties) en emissiefactoren gepubliceerd. Deze zijn veel hoger, en daarmee geven de berekende concentraties een te positief beeld.</p> <p>Het feit dat de gevolgen van de luchtkwaliteit ten onrechte niet op het (volledig) onderliggend wegennet bepaald zijn.</p> <p>Het feit dat de gehanteerde emissiefactoren en achtergrondconcentraties 2030 een te gunstig beeld geven van de luchtkwaliteit. Veel maatregelen zijn (nog) niet geborgd/genomen. Daarnaast zijn de emissiefactoren van veel voertuigen te gunstig voorgesteld. Tevens is rekening gehouden met allerlei nog onzekere besluiten, bijv. realisering van de NRU waarover nog geen concrete besluitvorming heeft plaatsgevonden (geen ontwerp-bestemmingsplan). Onderschatting van de emissies heeft ook consequenties voor de uit te geven ontwikkelingsruimte onder de PAS.</p> <p>Elke berekening aan luchtkwaliteit kent een intrinsieke onzekerheid; de modelonzekerheid in de berekeningen in of langs wegen bedraagt, op basis van vergelijkingen met metingen, circa 20-25 procent (95 procent-betrouwbaarheidsinterval). Ondanks deze grote onzekerheid gaat de rekentool niet uit van de worst-case-benadering</p>	<p>voor verschillende jaren in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. Indien uit de jaarlijkse monitoring blijkt dat de Europese normen dreigen te worden overschreden worden er extra maatregelen genomen om dit te voorkomen. De NSL monitoring is openbaar en te vinden op www.nsl-monitoring.nl. Verwacht wordt dat ook onder de toekomstige Omgevingswet een monitoring zal plaatsvinden. Na realisatie van het project (2029) zal door de jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen.</p> <p>Vanaf 2015 wordt langs het A27A12 traject van het project Ring Utrecht al voldaan aan de Europese luchtnormen zoals de wet voorschrijft. Dit is te zien in de NSL monitoringstool bij het jaar 2015 op de toetspunten. In de NSL monitoringstool zitten ook extra punten, de rekenpunten waaraan niet hoeft te worden voldaan aan de luchtnormen omdat ze bijvoorbeeld op een openbare locatie liggen waar mensen niet komen (Toepasbaarheidsbeginsel bv. de middenberm van de rijksweg) of waar mensen niet (langdurig) worden blootgesteld (Blootstellingscriterium). Ook na realisatie van het project zal ruim worden voldaan aan de Europese normen. Het klopt dat er nog knelpunten waren in 2015 langs binnenstedelijke wegen waar de gemeente de wegbeheerder is.</p> <p>TNO levert elk jaar een set geactualiseerde generieke emissiefactoren voor gebruik in het luchttekenmodel die gebaseerd zijn op praktijktesten ofwel metingen. Ofwel de softwarefraude heeft geen invloed om de luchtberekeningen met de NSL monitoringstool.</p> <p>De NSL monitoringstool is een wettelijk goedgekeurd rekenmodel en voldoet aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit, gebruik makend van de zogenaamde SRM-modellen, inclusief CAR.</p> <p>Bij de jaarlijkse monitoring wordt gebruik gemaakt van de nieuwe doorrekening van groeicijfers van het verkeer en de nieuwe achtergrondconcentraties en emissiefactoren voor de NSL jaren 2015, 2020 en 2030. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen.</p> <p>Het effect van het project op de luchtkwaliteit zijn berekend op alle wegen van het onderliggend wegennet die opgenomen zijn in het luchttekenmodel, NSL monitoringstool. Elke wegbeheerder bepaald welke wegen van belang zijn voor luchtkwaliteit en worden opgenomen in het NSL. Voor het onderliggend wegennet heeft de gemeente bepaald welke wegen worden opgenomen.</p> <p>De luchtkwaliteit resultaten voor het project zijn berekend met rekenmodellen met zijn onzekerheden. Meten van toekomstige wegaanpassingen is niet mogelijk. Daarnaast wordt de luchtkwaliteit in Nederland continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Mede op basis van de RIVM meetresultaten worden de te hanteren uitgangspunten voor de rekenmodellen jaarlijks getoetst en zo nodig bijgesteld. Hierdoor wordt de betrouwbaarheid van rekenmodellen vergroot.</p>
--	---

	<p>wat volgens goed wetenschappelijk gebruik de som van de berekende waarde plus tweemaal de standaarddeviatie inhoudt. De reeds geconstateerde onderschattingen rechtvaardigen deze aanpak.</p>		
10	<p>Natuur (EHS, Amelisweerd, compensatie EHS, boscompensatie, soorten, Natura 2000, stikstofdepositie op beoordeelde natuurmonumenten) Ecologische Hoofdstructuur (EHS) Waar het de impact van het OTB op de natuur betreft is als doelstelling niet geformuleerd dat maatregelen niet tot verslechtering en waar mogelijk tot verbetering van de natuur leiden, maar slechts het "voorkomen of verzachten" van negatieve effecten. Het is een tamelijk armzalige kijk op natuur waarbij tijdens de bouwfase alleen gefocust wordt op het overtreden van verbodsbepalingen in de Flora- en Faunawet in een zone tot 50 m buiten het tracé. De onrust van werkzaamheden (stof, trillingen, geluid, transportroutes, bouwmaterialenopslag), het ongeschikt maken van de omgeving van het werkterrein voor broedende vogels (hfdst 6.1.1) etc. heeft een veel grotere uitstraling dan alleen het kaptracé en beïnvloedt de functionaliteit van een veel groter leefgebied. Dit alles wordt niet meegenomen in het OTB. Ook heeft het project een vernietigend effect dat veel verder strekt dan deze smalle zone.</p> <p>In paragraaf 2.6 van het deelrapport Natuur wordt het 'nee, tenzij'-regime van de EHS aangehaald, en met name dat ingrepen in de EHS alleen kunnen worden toegestaan, 'als er sprake is van een groot openbaar belang en er geen alternatieve oplossingen zijn'. Het valt ons op dat de 'nee, tenzij'-afweging vervolgens niet doorlopen wordt, terwijl het project in zeer betekenisvolle mate ingrijpt in de EHS. Deze afweging wordt overgeslagen, er wordt meteen ingezoomd op het sluitstuk van het 'nee, tenzij'-regime, namelijk de natuurcompensatie. Dat is in onze ogen een ernstig motiveringsgebrek.</p> <p>Geen enkel document behorende bij het dossier gaat in op de vraag of dit project een groot openbaar belang dient en de gekozen oplossingsrichting de enige is. Er zijn in het kader van de MER weliswaar alternatieven onderzocht, maar deze alternatieven zijn niet beoordeeld in het kader van het nee-tenzij-regime. Dit is des te opmerkelijker omdat de Raad van State bij de behandeling van het bestemmingsplan Maarschalkerweerd (1980) de keuze voor de kleinere bakconstructie ter hoogte van Amelisweerd – in plaats van de door Rijkswaterstaat verkozen vliesconstructie met glooiende wanden – motiveerde door verwijzing naar de grote natuurwetenschappelijke waarde van het landgoed. Thans dreigt deze bewuste keuze weer ongedaan te worden gemaakt. Wij wijzen erop dat de Raad van State met haar uitspraak in 1980 de breedte van de bak beperkt heeft. Die beperking staat nog en verbreding is niet toegestaan.</p> <p>U geeft aan dat bij ingrepen in de EHS Rijkswaterstaat - zoveel als mogelijk - de richtlijnen van het provinciaal beleid volgt. Vervolgens geeft u aan dat deze toetsing aan het EHS-beleid van de provincie Utrecht in paragraaf 5.2.6 van het Deelrapport Natuur is beschreven. Maar deze paragraaf ontbreekt en er wordt ook in andere hoofdstukken niet op ingegaan hoe Rijkswaterstaat het "nee-tenzij"-onderzoek zoals voorgeschreven in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie heeft doorlopen.</p> <p>Wij verzoeken u om alsnog met een zogenaamde "ADC-toets" te komen, waarbij gemotiveerd wordt waarom dit project een groot openbaar belang dient, welke alternatieven onderzocht zijn en afgevalen, en om welke reden. Vervolgens moet de compensatie afdoende beschreven worden, waarbij van belang is dat de compensatie buiten de EHS plaatsvindt, in de directe omgeving van de ingreep, in natura (indien absoluut onmogelijk dan financieel), gelijktijdig en gelijkwaardig (bij hoge waarden met extra factor voor ontwikkelingstijd). Compensatie moet conform provinciaal beleid plaatsvinden binnen de groene contour.</p> <p>Vervolgens moet wel vastgesteld worden dat er ook daadwerkelijk uitzicht is op compensatie die kan voldoen aan bovenstaande criteria uit de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie. Het huidige mitigatie- en compensatieplan geeft aan dat de haalbaarheid van de genoemde locaties met betrekking tot verwerving nog niet geborgd is en dat</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal de opdrachtnemer de aanwezige beschermde flora en fauna inventariseren. In het werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Wet natuurbescherming zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Wet natuurbescherming verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p> <p>In uw zienswijze stelt u dat geen enkel document behorende bij het dossier aangaande het tracébesluit in gaat op de vraag of dit project een groot openbaar belang dient. Het tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht omvat de rijkswegen A27 en A12, beide hoofdwegen van nationaal belang. Daarbij wordt verwezen naar hoofdstuk 1 van de toelichting bij het tracébesluit. Ingevolge artikel 1, eerste lid, van de Tracéwet wordt in deze wet onder hoofdweg verstaan: een auto of autosnelweg van nationaal belang. De wetgever achtte het mogelijk en wenselijk om het toepassingsbereik van de Tracéwet in de wet zelf te bepalen. Daarvoor is de term nationaal belang in de wet opgenomen. Voor hoofdwegen gaat het om vrijwel alle A-wegen, waaronder de A27 en de A12 en een aantal N-wegen. Verder is van belang dat in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) het landelijk hoofdwegenennetwerk is weergegeven. Deze structuurvisie geeft een handvat voor de beoordeling of sprake is van een weg van nationaal belang. Op de de kaarten Nationale Hoofdstructuur Leefomgeving van de NOVI zijn de A27 en de A12 als onderdeel van het hoofdwegenennetwerk opgenomen. Gelet hierop heeft de minister de A27 en de A12 in redelijkheid als hoofdwegen kunnen aanmerken en is de minister bevoegd een tracébesluit vast te stellen voor de wijziging van deze wegen. Uit het voorgaande vloeit voort dat het tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht een groot openbaar belang dient.</p> <p>Natuur:</p> <p>U spreekt van het volgen van de ADC-toets in relatie tot de effecten op Amelisweerd. Amelisweerd is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), Op het NNN is echter de Nee, tenzij-toets van toepassing. Deze is in het Deelrapport Natuur uiteen gezet. Een ADC-toets is opgesteld oor de effecten op Natura2000-gebied Veluwe. Amelisweerd maakt geen onderdeel uit van Natura2000.</p> <p>Gelet op het groot openbaar belang van het tracébesluit en de afwezigheid van geschikte alternatieven is aantasting NNN toegestaan mits deze gecompenseerd wordt.</p> <p>De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het NNN ruimhartig met een grote kwaliteitstoelag gecompenseerd. Met veel partijen uit de omgeving heeft Rijkswaterstaat ook gezocht naar mogelijkheden voor versterking van ecologische verbindingen en de natuurkwaliteit in zijn algemeen. Dit heeft geresulteerd in een uitgebreide lijst aan mitigerende maatregelen en een goed samenhangend pakket</p>	Ja

	<p>tussen de OTB- en TB-fase met de grondeigenaren wordt overlegd over de concrete invulling van de compensatieopgave. Dat vinden wij te vaag en te vrijblijvend. Tevens is het van belang dat niet alleen oppervlakteverlies wordt gecompenseerd, maar ook kwaliteitsverlies, bijv. t.g.v. verhoogde depositie van stikstof, meer geluid, wijzigingen in waterstand. Verder is niet duidelijk wat de toename van stikstofdepositie betekent voor de EHS. Een gedetailleerde gebiedsanalyse van aanwezige soorten en gevoeligheid voor stikstof ontbreekt, evenals van de effecten van het (O)TB daarop.</p>	<p>aan compenserende maatregelen. Onder de mitigerende maatregelen vallen ook veel verbeteringen en realisatie van nieuwe faunapassages die niet wettelijk verplicht zijn. In de bepaling van de compensatieopgave NNN is niet alleen oppervlakteverlies, maar ook kwaliteitsverlies meegenomen. In paragraaf 7.3 van het Mitigatie- en compensatieplan is uiteengezet welke toeslagfactoren voor de verschillende natuurtypen zijn gehanteerd. De maatregel die u aanhaalt luidt als volgt: 'Werkterrein waar vogels kunnen broeden voorafgaand aan het broedseizoen ongeschikt maken als broedgebied. Het verwijderen van begroeiing die niet als gevolg van het project verwijderd hoeft te worden moet daarbij zo veel mogelijk worden voorkomen. Het ongeschikt maken van een werkterrein kan ook door middel van verstorende elementen zoals het aanbrengen van wapperende linten.' Hier wordt verwezen naar de wettelijke mogelijkheden om verstoring van broedvogels te voorkomen. Tevens is aangegeven dat het verwijderen van begroeiing zoveel mogelijk voorkomen moet worden. Hierbij is het in ieder geval niet toegestaan om bomen te kappen die anders niet hoeven te wijken voor de werkzaamheden. Het plan voorziet namelijk niet in de noodzakelijke kapvergunning en herplant/ boscompensatie om dit mogelijk te maken. Effecten van stikstof op het NNN zijn beschreven in deelrapport Natuur 2020.</p>	
11	<p>Amelisweerd De recreatieve en cultuurhistorische betekenis van Amelisweerd voor de stad en de regio kan niet worden overschat. Er bestaat dan ook grote weerstand tegen een nieuwe aantasting van deze waardevolle landgoederen. De landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen vormen samen één groot Rijksmonument. De verdere aantasting van Amelisweerd heeft niet alleen schadelijke gevolgen voor de natuur, maar betekent ook een verdere schending van een uniek cultuurhistorisch ensemble. Wij vragen daarom nadrukkelijk om bij de uitwerking van alle inpassings- en compensatiemaatregelen in Amelisweerd de oorspronkelijke inrichting zoveel mogelijk te respecteren en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken. Naast de in cultuurhistorisch opzicht bijzondere continuïteit van meer dan 200 jaar ontleent Amelisweerd zijn unieke waarde als grootste aaneengesloten rivierkleibos van dit land. Als zodanig is het een landelijke toplocatie voor paddenstoelen- en mossensoorten. Op het gebied van natuurwaarden is enkel - en in onvolledige mate - naar een aantal soorten gekeken en niet naar de gevolgen voor het natuurgebied als ecotoop/leefsysteem. Wij wijzen hier korthedshalve op het niet benoemen en wellicht niet eens inventariseren van de rode en oranje lijstsoorten onder de paddenstoelen. Zowel Nieuw als Oud Amelisweerd zijn door de Provincie Utrecht benoemd als toplocaties voor kleibospaddenstoelen. Dit vanwege het hoge aantal Rode Lijstsoorten dat hier voorkomt. Het gaat hierbij om een specifieke groep van paddenstoelen die typerend is voor de Utrechtse lanen en landgoederen op rivierklei. Gezien de zeldzaamheid van deze groep en het relatief rijke voorkomen ervan in Utrecht t.o.v de rest van Nederland voert de provincie een speciaal soortenbeleid ten gunste van deze groep van Kleibospaddenstoelen uit. Deze belangrijke groep wordt geheel gemist bij het aangeven van ecologische waarden en in welke mate er Rode Lijstsoorten uit deze groep schade oplopen dan wel verdwijnen ten gevolge van de activiteiten. Daarbij gaat het niet alleen om het fysiek verdwijnen van hun groeiplaatsen maar ook om effecten van verdroging van de groeiplaats door toenemende randinvloed en verdroging door toename van licht. Ook vinden wij geen inventarisatiegegevens van bijvoorbeeld insecten of slakken, terwijl Nieuw Amelisweerd wijd en zijd bekend is als locatie waar de wijngaardslak voorkomt (reeds vermeld in het eerste rapport van de Werkgroep Amelisweerd, 1971). Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld of het Vleermuisprotocol 2013 is gevolgd (hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden). Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de</p>	<p>In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. In haar advies van juli 2019 geeft de Commissie aan dat het geactualiseerde MER over de beoogde bouwmethode helder is opgebouwd en voor veel onderwerpen gedetailleerde informatie bevat. De Commissie m.e.r. vindt dat het aangevulde rapport goed laat zien waarom de minister kiest voor de bouwmethode met een schermwand in de ondergrond en terugpompen van grondwater in de bodem. Op die manier kan het grondwaterpeil goed onder controle blijven. Met het 'hand aan de kraan'-principe wordt de verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd beperkt en worden negatieve effecten op bomen en vegetaties voorkomen. De uitvoeringsrisico's van de ondergrondse schermwand worden met verschillende maatregelen beheersbaar geacht.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het NNN, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoetslag gecompenseerd. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna, Natura 2000). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of</p>	Ja

	<p>(vleermuis)populaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden. Er is geen verwijzing naar gegevens uit het vleermuisonderzoek dat Bureau Waardenburg in 2013 heeft verricht in opdracht van de gemeente Utrecht. Vier in de Habitatrichtlijn vermelde vleermuissoorten komen voor in Nieuw Amelisweerd. Vleermuizen hebben hun kraamkamers en verblijfplaatsen nooit vlak langs de snelweg maar wel iets verderop, dus moeten zij verhuizen. Er mag worden verondersteld dat de verbreding van de A27 de route voor vleermuizen onder het viaduct bij de Kromme Rijn niet eenvoudiger wordt. Daarnaast wordt het rustgebied voor de reeënpopulatie (bij de grienden oostelijk van de A27) zonder enige compensatie aanmerkelijk verkleind.</p> <p>Naast de directe aantasting van habitats ter plekke van de verbreding dienen ook de gevolgen verder en dieper in het bos in ogenschouw te worden genomen. Het bomenrapport van Copijn (2013) geeft al aan dat naast de 531, deels eeuwenoude, bomen die bij verbreding onherroepelijk dienen te verdwijnen aan de oostzijde van de bak in Amelisweerd, nog vele bomen in een strook van 10 meter buiten het nieuwe tracé zullen verdwijnen, omdat zij niet zijn te handhaven of door de effecten van zonnebrand, verdroging, stikstofdepositie, windworp etc. Bij uitvoering van de 'Groene Verbinding' zullen daarnaast ook nog bomen moeten wijken om het landgoed te laten aansluiten op het hoger gelegen "dak op de bak".</p> <p>Kenmerkend voor Nieuw Amelisweerd zijn verder een aantal zeer bijzondere bomen zoals een Sequoia (Mammoetboom, hoogte 38.40 m) bij het landhuis en de hoogste Zoete Kers van Nederland (31.60 m), al dichtbij het tracé. Wanneer problemen met het folievlies de waterhuishouding in gevaar brengt, kan dit onherstelbare schade toebrengen aan een natuur- en recreatiegebied van onvervangbare waarde. Concluderend mogen wij vaststellen dat de inventarisatie van de aanwezige natuurkwaliteit van de EHS in Amelisweerd onvoldoende is en daarmee onvoldoende fundament biedt voor een adequate inschatting van de mitigatie- en compensatieopgave.</p>	<p>compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden.</p> <p>Dank voor uw aanvullingen in de ecologische beschrijving van Amelisweerd. Aanvullingen op de natuurinventarisaties zijn opgenomen in het deelrapport Natuur 2020. In ons land zijn paddenstoelen, mossen en korstmossen niet bij wet beschermd. Wel is het voorkomen van deze bijzondere soorten binnen het NNN een kwaliteit die gewaardeerd wordt in het Nee, tenzij-afwegingskader van de provincie Utrecht. Mede dankzij het voorkomen van bijzondere soorten in Amelisweerd is een zeer hoge toeslagfactor (2,8) gehanteerd bij het bepalen van de compensatieopgave. Dit betekent dat voor iedere hectare ruimtebeslag bijna drie hectare extra gecompenseerd wordt.</p> <p>De wijngaardslak is niet aangetroffen binnen het onderzoeksgebied in Amelisweerd. In andere delen van Amelisweerd is de wijngaardslak de afgelopen jaren wel aangetroffen (gegevens NDFP). Dit is opgenomen in deelrapport Natuur 2020.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die kunnen worden aangetast, zijn opnieuw onderzocht volgens het vleermuisprotocol. Ook is opnieuw gekeken naar de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 is een voldoende beeld van het gebruik van vliegroutes en foerageergebieden om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen.</p> <p>Het onderzoek van Bureau Waardenburg uit 2013 is betrokken bij het uitvoeren van het natuuronderzoek. Hieruit bleek dat de verblijfplaatsen te ver van de weg zijn gelegen om verstoord te worden.</p> <p>Het viaduct bij de Kromme Rijn is uit ons onderzoek naar voren gekomen als een van de belangrijkste vliegroutes, die kruisen met de Ring Utrecht. Daarom is in het ontwerp-tracébesluit gekozen voor een vleermuisvriendelijke inrichting van deze onderdoorgang. Uw opmerking dat het rustgebied van de reeënpopulatie niet gecompenseerd zou worden, wordt niet herkend. Zowel houtopstanden in het kader van de Wet natuurbescherming als ruimtebeslag in NNN-gebieden worden volledig en ruimhartig gecompenseerd. Zoals boven beschreven is ten aanzien van het NNN een grote kwaliteitstoeslag toegepast. Ook de bomencompensatie is ruimhartig ingevuld. In de Nota van Wijziging 2020 is een actueel overzicht van de oppervlaktes te kappen en te planten bomen opgenomen.</p> <p>De verbreding van 15 meter welke het tracébesluit toestaat is inclusief de nieuwe wandconstructie van de bak. Dit is de constructieve grens waarbinnen de werkzaamheden moeten worden uitgevoerd.</p> <p>De verantwoordelijkheid voor de inrichting van de Groene Verbinding ligt bij gemeente Utrecht.</p>	
12	<p>EHS-Compensatie</p> <p>Wij stellen vast dat het in deze OTB-fase nog niet mogelijk is om serieus in te gaan op een compensatieplan, omdat dat nog niet concreet is gemaakt. De periode tot aan het Tracébesluit moet benut worden om met alle betrokken partijen de compensatie zo goed mogelijk uit te werken. Gezien de bovengenoemde weerstand en gevoeligheden in de stad rondom dit dossier, gaan wij ervan uit dat het zorgvuldigheidsbeginsel strikt zal worden gevolgd en toegepast. Wij verzoeken u daarom om na vaststelling van dit compensatieplan eerst de mogelijkheid te geven om zienswijzen in te dienen op de compensatieopgave nadat dit geborgd is in de periode tussen OTB en TB, en voordat dit wordt vastgelegd in het TB.</p> <p>Ecologie: soorten</p> <p>Ten aanzien van de soorten wijzen wij u erop dat in het betrokken gebied ter hoogte van Amelisweerd, in ieder geval op 1 locatie, aan de westelijke kant van de snelweg in 2016</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming (Wnb) beschermt broedende vogels. Nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaar rond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p>	Ja

	<p>de gestreepte waterroofkever is waargenomen (ter hoogte van de Mytylweg). Van deze kever is bekend dat er levensvatbare populaties bestaan in de buurt (Westbroekse Zodden,) dus een uitbreiding van de populaties naar het directe impactgebied van het project is niet langer uit te sluiten. Wij verzoeken u te onderzoeken en uit te sluiten dat het project het leefgebied van deze zeer zeldzame kever zal aantasten.</p> <p>Wij maken bezwaar tegen de bewering dat er geen foerageergebied verloren gaat in het tracé (pag. 72 van 116 in deelrapport natuur), want er verdwijnt een hele strook ruig grasland tussen Groenekan en Hollandsche Rading. Wij verzoeken u dit te compenseren met een houtwal aan de oostzijde langs de nieuw te graven bermsloot, met vruchtdragende struiken en eiken. Aan de oostzijde van Utrecht is vormt de boomrijke zone pal aan de westkant van de A27 langs de Voorveldse Polder, Bloeyendaal en het volkstuincomplex Het Stadion een zeer belangrijke fourageerroute voor vleermuizen. Deze wordt voor een belangrijk deel zwaar aangetast en deels vernietigd.</p> <p>De negatieve gevolgen van de ingreep (tijdens bouw en na ingebruikstelling van de weg) op de bij de Habitat Richtlijn behorende Bijlage 4 soorten (tabel 3 Ffw) zijn onvoldoende geborgd of onderzocht. Wij verzoeken u aan te tonen dat er voor deze ingreep sprake is van een bij de wet genoemd belang en dat er geen andere bevredigende oplossing mogelijk is. Wij verzoeken u tevens aan te geven aan welk wettelijk belang nu precies getoetst is/wordt en welke alternatieve andere oplossingen bekeken zijn om een ontheffing voor deze Bijlage IV-soorten te kunnen verlenen.</p> <p>Wij verzoeken u aan te geven hoe gewaarborgd wordt dat de voortplantings- of rustplaatsen van de zogenaamde Bijlage IV-soorten niet beschadigd of vernield worden en hoe gewaarborgd wordt dat in ieder geval de huidige kwaliteit/kwantiteit van deze soorten niet achteruitgaat.</p> <p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de Rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p> <p>De graslanden bij de A28/A27 en het knooppunt Rijnsweerd, alsmede de Voordorpse polder en Voorveldse polder liggen tussen Utrecht en De Bilt ten noorden van de Utrechtseweg. De polders bestaan uit langgerekte graslandpercelen, en zijn belangrijke fourageer- en nestgebieden van weidevogels. De eventuele effecten van het project op de weidevogels, tijdens en na de bouw, worden niet beschouwd of behandeld. Wij verzoeken u deze omissie te repareren. Hetzelfde geldt voor de effecten voor het leefgebied van dassen. Op grond van de Flora en Faunawet zou niet gewerkt mogen worden in de nacht en geen verlichting of verstoring mogen plaatsvinden nabij dassenburchten. Dit is relevant bij de aansluiting Utrecht Noord en de aansluiting Bilthoven. Utrecht Noord wordt in dit verband wel genoemd als niet te verstoren, maar de afslag Bilthoven niet, terwijl de afstand tot het werkterrein slechts 40 meter is. Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Wij verzoeken u de ecologische verbinding in stand te laten of te compenseren.</p>	<p>De ecologische verbinding door de oude fietstunnel onder het spoor is geen formele ecologische verbindingzone volgens het beleid van de provincie Utrecht. In het milieu-effectrapport is vooral aandacht voor faunavoorzieningen die de Ring Utrecht kruisen en formele ecologische verbindingen die onderdeel uitmaken van het Natuur Netwerk Nederland (NNN). De oude fietstunnel bij station Lunetten wordt niet geraakt door het project Ring Utrecht. Daarom is deze niet in het deelrapport Natuur opgenomen.</p> <p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermde) soorten).</p> <p>NNN-Compensatie</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving.</p> <p>Voor de NNN-compensatie is samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) gezocht naar geschikte locaties. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten het bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zgn. groene contour plaatsvindt. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het</p>
--	---	---

		<p>aangeven van zoekgebieden waar compensatie van NNN zal plaatsvinden. Het compensatieplan is in het tracébesluit nader uitgewerkt. Hierover vindt geen afzonderlijke zienswijzeperiode plaats voor het vaststellen van het tracébesluit. Eenieder die belangen heeft in de aangegeven compensatielocaties heeft in de zienswijzeperiode op het ontwerp-tracébesluit de mogelijkheid gehad om hier zienswijzen op in te dienen en van die mogelijkheid is ook gebruik gemaakt. De procedure is voldoende zorgvuldig. Het voorkomen van de gestreepte waterroofkever in het plangebied van project Ring Utrecht is onderzocht in de periode tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit. Mogelijke effecten op deze beschermde soort zijn beschreven in het deelrapport Natuur 2020. Tijdens de bouwfase zal het Ecologisch werkprotocol worden gevolgd voor deze soort. U doelt waarschijnlijk op het foerageergebied van de das. Zoals u kunt lezen in het deelrapport vindt er al extra bosaanplant plaats in de omgeving van de dassenburcht. Dit zorgt voor extra dekking. Het belangrijkste foerageergebied in de vorm van graslanden ten oosten van de A27 blijft behouden. Er zijn dan ook geen negatieve effecten voorzien op de functionaliteit van de dassenburcht of de instandhouding van de dassenpopulatie. De das breidt zich de laatste jaren sterk uit in de omgeving van Utrecht. Een mooi resultaat van goed natuurbeheer. Met het Mitigatie- en compensatieplan wordt beoogd de das verder te stimuleren, onder andere met de aanleg van extra dassentunnels en versterken van verbindingroutes. Waar u verwijst naar Hollandsche Rading is relevant dat onderhavig (ontwerp-)tracébesluit niet noordelijker reikt dan Nieuwe Wetering. Het meer noordelijke deel van de A27 valt onder het tracébesluit A27/A1 wat inmiddels is uitgevoerd.</p> <p>Voor de effecten van het weghalen van bomen op vleermuizen aan de westkant van de A27 langs de Voorveldse Polder en het volkstuincomplex vindt compensatie plaats. Deze is beschreven in het Mitigatie- en compensatieplan.</p> <p>De negatieve gevolgen op de Bijlage 4 soorten zijn in het deelrapport natuur voldoende onderzocht. Voor zover nodig wordt een ontheffing van de Wet natuurbescherming aangevraagd na vaststelling van het tracébesluit. De nut en noodzaak van het voornemen zijn onderbouwd en denkbare alternatieven zijn onderzocht. Concrete maatregelen om soorten te beschermen zijn aangegeven in het Mitigatie en compensatieplan en worden verder uitgewerkt in genoemde ontheffingsaanvraag en in ecologische werkprotocollen.</p> <p>De ontheffing is in beginsel verleenbaar aangezien het project voldoet aan de wettelijke belangen uit de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn, en de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in het geding komt. De wettelijke belangen uit de Habitatrichtlijn zijn: (d): volksgezondheid of openbare veiligheid (e): dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu wezenlijke gunstige effecten.</p> <p>De wettelijk belangen uit de Vogelrichtlijn is (d): volksgezondheid of openbare veiligheid. Wel zal de aannemer voor tabel 3 soorten en jaarrond beschermde vogelnesten moeten aantonen dat er geen andere bevredigende oplossing mogelijk is. Als er een werkwijze is of uitvoeringsperiode is waarbij effecten op deze categorie soorten voorkomen kunnen worden, dient hij daarvoor te kiezen. Verder is het nodig om mitigerende en/of compenserende maatregelen te treffen. Deze maatregelen zullen onderdeel uitmaken van de ontheffingsvoorwaarden</p> <p>Voor de weidevogels op de door inspreker genoemde graslandpercelen en voor de dassenburchten nabij aansluiting Utrecht Noord en Bilthoven geldt dat de werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen worden uitgevoerd binnen de wettelijke kaders.</p>	
13	<p>Boscompensatie Wij stellen op basis van Bijlage 5 van het OTB vast dat de compensatie in het kader van de Boswet zowel kwantitatief als kwalitatief onvoldoende is. Volgens het OTB wordt er 38</p>	<p>In tabel 7.1 van het Mitigatie- en compensatieplan behorende bij het ontwerp-tracébesluit is per deelgebied aangegeven hoeveel hectare bomen/bos worden gekapt, herplant en gecompenseerd. Door de wijzigingen in het tracébesluit ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit wijzigen deze getallen; de definitieve opgave en hoeveelheid die</p>	Nee

	<p>ha houtopstand volledig gecompenseerd door nieuwe aanplant van 38 ha, maar de kaarten en de tabel wijzen uit dat dit oppervlak veel lager ligt.</p> <p>Nieuwe aanplant in het kader van de boscompensatie wordt voor een groot deel versnipperd aangelegd langs verschillende delen van het talud van de snelweg. Hiermee wordt de huidige ecologische en cultuurhistorische samenhang van het te kappen deel van het bos van Amelisweerd (waartoe ook het deel ten westen van de A27 behoort) vernietigd en niet gecompenseerd.</p> <p>Wij verzoeken u om te voorkomen dat er "versnipperd" gecompenseerd wordt. Voorkeur gaat uit naar compensatie direct aansluitend bij Amelisweerd om ten minste de ecologische integriteit, kwalitatief en kwantitatief, op zijn minst te behouden of te verbeteren.</p> <p>Zoals eerder in deze zienswijze aangegeven verzoeken wij u ook in te gaan op de te verwachten kwantitatief en kwalitatief verhoogde opgave van boscompensatie ten gevolge van het aanleggen van damwanden, verlegde watergangen en zuiverende voorzieningen.</p> <p>Wij verzoeken u aan te geven hoe geborgd wordt dat de gehele gevelde houtopstand binnen drie jaar na velling wordt herplant, ook in die aangewezen gebieden die nog niet in eigendom zijn van Rijkswaterstaat. Wanneer de herplant niet aanslaat, moet binnen drie jaar daarna de herplant worden vervangen.</p>	<p>wordt gecompenseerd zijn te vinden in de Nota van Wijziging 2020 behorende bij het tracébesluit.</p> <p>De compensatie leidt niet tot een versnippering van groen. In veel gevallen vindt compensatie plaats nabij de locatie waar bomen weg moeten, maar dat is niet op alle locaties mogelijk. De compensatie draagt bij aan de versterking van de groenstructuur aan de oostkant van Utrecht, en is om die reden niet alleen gericht op Amelisweerd. Daar is ook vanuit eigendommen en grondgebruik geen ruimte om aansluitend aan het bos nieuwe aanplant te realiseren.</p> <p>Overigens is wel van belang onderscheid te maken tussen compensatie op grond van de Wet natuurbescherming (boscompensatie) en compensatie vanwege aantasting van natuurwaarden in het NNN. Inspreker stelt dat 'nieuwe aanplant in het kader van de boscompensatie voor een groot deel versnipperd wordt aangelegd (...), waarmee de huidige ecologische en cultuurhistorische samenhang van het te kappen deel van het bos van Amelisweerd (...) wordt vernietigd en niet gecompenseerd'. Dit is een onjuiste voorstelling van zaken. De in Amelisweerd te kappen bomen staan in het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en zullen als zodanig worden gecompenseerd in de zoekgebieden voor natuurcompensatie conform de provinciale structuurvisie (PRS) en provinciale ruimtelijke verordening (PRV) 2013-2028 van de Provincie Utrecht. Te kappen bomen en houtopstanden buiten het NNN zullen op grond van de Wet natuurbescherming worden herplant dan wel gecompenseerd in of nabij het plangebied.</p> <p>Voor de compensatie in het kader van de Wet natuurbescherming is in het plan voldoende ruimte opgenomen; wel zijn er tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit een aantal aanpassingen doorgevoerd. deze zijn toegelicht in de Nota van Wijziging 2020.</p> <p>In de benodigde boscompensatie is de compensatie vanwege aanpassingen in de waterhuishouding meegenomen. Het aanleggen van damwanden leidt niet tot extra compensatie; hier wordt juist voor gekozen om op diverse locaties het ruimtebeslag en daarmee de compensatienoodzaak te beperken.</p> <p>De compensatie van bos/houtopstanden dient plaats te vinden uiterlijk vijf jaar na het melden van de voorgenomen kapwerkzaamheden.</p>	
14	<p>Natura 2000</p> <p>Er zijn 5 Natura 2000 (N2K)gebieden beschouwd, waarbij er voor 4 sprake is van een toename van de stikstofdepositie tov autonoom, zie tabel 5.3 rapport natuur. Voor vier beschouwde N2K gebieden zal het OTB-ontwerp de stikstofdepositie in alle habitats waarvoor de gebieden zijn aangewezen laten toenemen ten opzichte van de autonome situatie in 2027 (de verwachte opening van de weg). Voor de Veluwe is dit maximaal bijna 21 mol N/ha/jaar hoger dan in de referentiesituatie in 2027 en in de Zouweboezem maximaal 7,07 mol N/ha/jaar. Voor twee andere beschouwde Natura 2000-gebieden (Lingegebied & Diefdijk Zuid en Uiterwaarden Lek) zal de depositie toenemen met maximaal 0,22 mol N/ha. Daarnaast wordt de kritische depositiegrens voor de habitats in deze gebieden nu al overschreden en naar verwachting ook in 2027 (tabel 4.1 rapport Natuur). Op de Veluwe geldt dit zelfs voor alle habitats waarvoor het gebied is aangewezen als N2K-gebied. Ook in 2027 zal dit voor vrijwel alle habitats gelden, met uitzondering van H3260A. Dit alles wordt toelaatbaar geacht omdat deze N2K-gebieden deel uit maken van het PAS. De PAS-gebiedsanalyses stellen maatregelen voor in de eerste periode van de PAS (tot 2021) en de volgende periodes tot en met 2033. Echter, de werkingsduur van de PAS is nu alleen geborgd tot en met 2021 en niet daarna. Wanneer het TB gebruik zal maken van de ontwikkelingsruimte zoals die is opgenomen in de PAS voor de periode 2015-2021 is niet onderbouwd hoe de benodigde ontwikkelingsruimte voor het TB zich verhoudt tot de gereserveerde ontwikkelingsruimte voor dit (prioritaire) project. Wanneer er in de periode 2015-2021 geen gebruik wordt</p>	<p>De Programmatische Aanpak Stikstof is door een uitspraak van de Raad van State niet meer aan de orde.</p> <p>Het kabinet heeft na deze uitspraak diverse maatregelen genomen om de depositie van stikstof op kwetsbare natuurgebieden te verminderen. De meest relevante maatregel voor het project Ring Utrecht is de beperking van de maximum snelheid op snelwegen overdag op 100 km/uur. In de Passende Beoordeling 2020 zijn de stikstofdeposities op Natura2000-gebieden bepaald. Voor Natura2000-gebied Veluwe is een compensatiepakket vastgelegd in het Tracébesluit 2020.</p>	Ja

gemaakt van de beschikbare ontwikkelingsruimte kan het PAS als zodanig niet als grondslag dienen voor het onderhavige OTB.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

	<p>Daarnaast zijn er bij het PAS zelf een aantal belangrijke kritische kanttekeningen te plaatsen, waardoor het sterk onzeker is of de PAS wel voldoende is om significant negatieve effecten op de omliggende N2K-gebieden te voorkomen:</p> <p>Het PAS is gebaseerd op vaststaand en voorgenomen nationaal en Europees beleid. Ten tijde van de vaststelling van de PAS en het TB is het nog erg onzeker of de voorgenomen beleidsmaatregelen wel degelijk uitgevoerd zullen worden. De uitgifte van ontwikkelingsruimte neemt ten onrechte een voorschot op vrijkomende ruimte ten gevolge van deze (voorgenomen) beleidsmaatregelen.</p> <p>Eén van de bronmaatregelen in de PAS is vastgelegd in een overeenkomst tussen LTO en anderen over toepassing van vervoer- en managementmaatregelen. Het gaat hierbij om vrijwillig te treffen maatregelen. Implementatie van deze maatregelen is hiermee niet/onvoldoende verzekerd. Daarmee is het onzeker of er niet teveel ontwikkelingsruimte is/wordt uitgegeven.</p> <p>Evt. noodzakelijke herstelmaatregelen voor gebieden na 2021 zijn niet gewaarborgd. Effecten van herstelmaatregelen op de langere termijn zijn erg onzeker.</p> <p>De haalbaarheid en effectiviteit van met name de herstelmaatregelen is in het MER echter op een groot aantal punten onzeker of te optimistisch ingeschat, aldus de Commissie MER.</p> <p>In de beoordeling van de commissie MER van het MER en PB behorende bij de PAS is slechts naar een aantal gebiedsanalyses gekeken. Wij gaan er vanuit dat de commissie MER de gebiedsanalyses die ten grondslag liggen aan de PB voor het (O)TB, uitvoerig zal bestuderen en beoordelen.</p> <p>Op grond van de PAS, de PB en de bijbehorende gebiedsanalyses en herstelstrategieën zijn wij van mening dat, mede in het licht van de hiervoor gemaakte opmerkingen, niet de vereiste zekerheid bereikt is dat het (O)TB geen significant negatieve effecten zal hebben op de N2K- gebieden en wij zijn van mening dat daarmee niet wordt voldaan aan de vereiste zekerheid op grond van de Natuurbeschermingswet en de Habitat- en Vogelrichtlijn.</p> <p>Beoordeelde natuurmonumenten - depositie</p> <p>Ten aanzien van de beoordeelde beschermde natuurmonumenten maken wij bezwaar tegen de boordeling van een "neutraal" (0) effect als gevolg van de toegenomen stikstofdepositie ten opzichte van de autonome situatie, op basis van het criterium dat de toename nergens de 35 mol N/ha/jr overschrijdt. Voor bijna alle beschouwde gebieden hebben gevoelige habitats te maken met een overschrijding van de kritische depositiewaarden in 2027, waarvan die bij het Wasmeer zelfs toeneemt met 1,84 mol. Wij verzoek de Minister aan te geven waarop de 35 mol-systematiek in de effectbeoordeling is gebaseerd, terwijl in de wetenschap bekend is dat met 1 mol N per hectare per jaar toename significante effecten niet meer zijn uit te sluiten. De systematiek van 1 mol toename wordt ook in de PAS toegepast. We herinneren u eraan dat het autoverkeer in de autonome situatie wordt overschat, en dus het projecteffect onderschat.</p>		
15	<p>Geluidsoverlast</p> <p>In de wijken langs de A12 en A27 is in delen van Hoograven en Lunetten sprake van verbetering van het geluidniveau. Het gaat hier om een achterstallige aanpak, die ook zonder verbreding dient te worden uitgevoerd. In de overige wijken is de vermindering van geluidsoverlast zeer beperkt c.q. nagenoeg nihil.</p> <p>In het voor Utrechters zeer belangrijke recreatiegebied Nieuw Amelisweerd is sprake van een zeer forse toename van het geluid. Zo neemt het geluidniveau ter hoogte van het landhuis Nieuw Amelisweerd toe van 52 dB(A) tot 55 dB(A). Dit betekent een verdere ernstige aantasting van de recreatieve kwaliteit van de landgoederen, waarvoor de herplaatsing van de aarden wal langs de A27 na verbreding van de bak duidelijk geen soelaas biedt. Wij verzoeken u met klem om in plaats van deze wal te denken aan een</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen.</p> <p>In de Wet milieubeheer is voorgeschreven dat het verplicht is om de sanering langs een traject mee te nemen bij de uitvoering van het project, als dat project leidt tot het aanpassen van de geluidproductieplafonds. Aangezien dat bij het project Ring Utrecht het geval is, zal de sanering tegelijkertijd met de realisatie van het tracébesluit worden uitgevoerd.</p> <p>Er kan niet worden gesteld dat de sanering eerder plaats zou vinden, als deze los van het project (autonoom) zou worden uitgevoerd. Voor deze autonome sanering geldt conform de Wet milieubeheer dat het saneringsplan uiterlijk 30 december 2020 moet zijn</p>	Ja

	<p>scherm van fatsoenlijke hoogte. Dat spaart ter plekke ook nog een flink aantal bomen, die anders moeten wijken voor de wal.</p>	<p>ingediend. De minister moet dan het plan nog vaststellen, waarbij ook een termijn van uitvoering kan worden opgenomen. Op dit moment is een wetswijziging in voorbereiding, waarbij deze termijn voor het indienen van het saneringsplan wordt verlengd tot 31 december 2023.</p> <p>Bovendien is het niet zo dat het meenemen van de sanering in het project Ring Utrecht leidt tot minder omvangrijke maatregelen dan bij een autonome sanering. De maatregelen zijn in het project gedimensioneerd op een verkeersprognose voor het jaar 2036 en die is hoger dan de verkeersintensiteiten uit het geluidregister die bij autonome sanering gebruikt moeten worden. Een hogere geluidbelasting betekent dat er meer maatregelen getroffen moeten worden om aan de streefwaarde voor sanering te kunnen voldoen.</p> <p>De in het ontwerp-tracébesluit opgenomen zichtwal heeft een groot ruimtebeslag in Amelisweerd, zoals door een aantal insprekers terecht is opgemerkt. In het tracébesluit wordt deze wal daarom vervangen door een constructie, die dezelfde uitvoering zal krijgen als de aansluitende geluidschermen. Aangezien de benodigde ruimte voor een geluidscherm veel minder groot is dan voor een geluidwal, betekent dit dat een veel groter deel van het gebied ongemoeid wordt gelaten en het groen kan worden gehandhaafd. Bijkomend voordeel is dat de vormgeving als geluidscherm leidt tot een effectievere afscherming van het gebied erachter. Door de zichtwal te vervangen door een geluidscherm zal de geluidbelasting in het achterliggende gebied met 1 tot 2 dB lager zijn dan in het ontwerp-tracébesluit.</p>	
16	<p>De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen is geen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m.</p> <p>Verder wordt gesteld dat per saldo het oppervlak EHS met een geluidbelasting boven de 42 dB(A), in het OTB-ontwerp vrijwel gelijk is aan de referentiesituatie. Lokaal zijn er echter gebieden waar de geluidbelasting toeneemt tot boven de 42 dB(A). Een nauwkeurige analyse wat dit betekent voor de daar aanwezige natuurwaarden ontbreekt. Ten aanzien van de locaties voor EHS-compensatie kan worden gesteld dat geluidsniveaus ter plekke van de locatie ten zuiden van Sandwijck (noordelijk van de aansluiting A28/Universiteitsweg) ver boven de 60 dB(A) bedragen. Dat is een geluidsniveau dat noch voor de vogelstand noch voor de recreant aanvaardbaar is.</p>	<p>De standaard rekenhoogte voor geluideffecten op natuur is 1,5m en niet 4m. De reden hiervoor is dat ook in het empirisch onderzoek naar de effecten van verkeersgeluid op broedvogelpopulaties door Reijnen en Foppen in de jaren 1980 en 1990 met deze rekenhoogte is gerekend. Voor vogels die in bossen of andere deels gesloten vegetaties broeden is de rekenhoogte in theorie te laag en voor weidevogels en vogelsoorten die in andere open landschappen broeden te hoog. Dit is echter verdisconteerd in de gemiddelde drempelwaarden die worden gehanteerd in de zogenoemde rekenmethode Reijnen, Veenbaas & Foppen die op genoemd empirisch onderzoek is gebaseerd. Deze rekenmethode wordt voor de Nederlandse situatie algemeen toegepast.</p> <p>Er zijn inderdaad kleine verschuivingen in de ligging van de 42dB(A) contour en de bijbehorende geluidbelasting. Bij een geluidbelasting van meer dan 42dB(A) is echter niet direct sprake van een volledig verstoord gebied. Gemiddeld genomen zal vanaf deze drempelwaarde een verhoging van de geluidbelasting tot afname aan broedvogels en broedsucces leiden. De kleine verschuiving in geluidbelasting kan lokaal voor kleine verschuivingen in broedvogelaantallen of broedsucces leiden. Per saldo is er geen sprake van een toename aan geluidbelasting en zal het aantal broedparen binnen het NNN ook niet negatief beïnvloed worden ten gevolge van de realisatie van het project Ring Utrecht.</p> <p>De NNN-compensatie wordt conform beleid van Rijk en de provincie bij voorkeur dicht tegen de ingreep uitgevoerd. Er is dan een duidelijke relatie tussen effect en compensatie en soorten krijgen een nieuw leefgebied ter beschikking in de nabije omgeving. Aangezien de ingreep plaatsvindt direct grenzend aan de bestaande weg is hier een hogere geluidbelasting aanwezig. In de compensatiegebieden nabij de weg zoals bij de A28 zal de geluidbelasting vergelijkbaar zijn en daarom op het aspect geluidverstoring vergelijkbaar geschikt zijn voor deze soorten. Overigens wijst het genoemde empirisch onderzoek uit dat de dichtheid aan bepaalde broedvogels weliswaar lager is in gebieden met een geluidbelasting boven de 42dB(A), maar dat bij een veel hogere geluidbelasting nog steeds vogels met succes kunnen broeden. Alle aspecten meegenomen, is gekozen locatie ten zuiden van Sandwijck zeer geschikt om de ecologische verbinding tussen Sandwijck en andere NNN-gebieden op de Utrechtse Heuvelrug te versterken.</p>	Nee

17	<p>In de geluidsberekeningen is ten onrechte geen rekening gehouden met reflectie van spoorweggeluid aan de nieuwe dan wel hogere geluidsschermen.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p>	Ja
18	<p>Gezien de ruimtelijke en akoestische impact van het project op de omgeving pleiten wij voor een hogere ambitie. Een ambitie die aansluit bij de doelstelling van het project op het gebied van leefbaarheid en bij de huidige stand der techniek. Wij verzoeken u om de meest geluidreducerende asfaltlaag toe te passen die beschikbaar is op het moment dat geasfalteerd gaat worden. Voor het overige sluiten wij ons op dit punt aan bij de Zienswijze van de gemeente Utrecht. Dit betreft tevens de wens om de noodzakelijke geluidssanering vroeg in het project te realiseren en geluidsschermen te voorzien van zonnepanelen.</p>	<p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De geluidsschermen hebben als primaire doel het beperken van de geluidbelasting. Daarnaast is er sprake van een afweging tussen verschillende ambities: een groene uitstraling, een bijzondere uitstraling op specifieke locaties, opwekken zonne-energie, transparantie. In het tracébesluit is een passage opgenomen die het mogelijk maakt in de toekomst zonnepanelen op of in de geluidsschermen te plaatsen, mits dit geen gevolgen heeft voor de akoestische kwaliteit daarvan.</p> <p>In het maatregelenpakket in het ontwerp-tracébesluit is tweelaags ZOAB als bronmaatregel opgenomen, dit is voor dit project het stilste wegdek dat op grote schaal kan worden toegepast. Met dit wegdek en de nieuw te plaatsen schermen zal de geluidssituatie in het onderzoeksgebied aanzienlijk verbeteren en kan vrijwel overal worden voldaan aan de wettelijke normen. U geeft aan dat er bij voorkeur een nog stiller wegdek moet worden toegepast. Aangezien er kan worden voldaan aan de wettelijke normen, is daartoe binnen het project geen aanleiding.</p>	Ja
19	<p>Bouwhinder, overige zaken</p> <p>In het MER wordt aangegeven dat tijdens de uitvoeringsfase te allen tijde zal worden voldaan aan de relevante wet- en regelgeving. Dit wordt vooral gerelateerd aan de bouwhinder langs het tracé. Wij verzoeken u de scope van bouwhinder te verbreden naar hinder voor omwonenden langs de alternatieve routes via het onderliggend wegennet. Door een toename van verkeer op het onderliggend wegennet komt de leefbaarheid verder onder druk te staan. Ook vrezen wij dat de fietsbereikbaarheid en de autobereikbaarheid in de regio in gevaar gaan komen. Dit kan de doodsteek zijn voor bedrijven. Vanwege de lange uitvoeringsperiode is het wenselijk om ook voor dit aspect mitigerende maatregelen te nemen, en die maatregelen op te nemen in het TB. Een periode van 8 jaar bouwwerkzaamheden is zeer ingrijpend. In het TB verzoeken wij u de volgende punten nader uit te werken:</p> <p>Hoe bereikbaarheid voor alle vervoersmodaliteit en wordt gewaarborgd en files voorkomen.</p> <p>Hoe schade door trillingen aan gebouwen , won in gen en men sen in die gebouwen wordt voorkomen.</p> <p>Hoe schade door trillingen aan natuur wordt voorkomen.</p> <p>Hoe schade door werkzaam heden aan het folie wordt voorkomen. Bijv., maar niet uitsluitend: schade door het slaan van enorme damwanden dichtbij gebouwen. Schade door veranderingen in de waterhuishouding aan gebouwen, funderingen, natuur, Amelisweerd, parken in Lunetten, volkstuinten, tuinen, golfbanen, boerenland, drinkwatervoorzieningen. Zowel dichtbij als veraf.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>In de voorbereiding van de realisatie vormt "minder hinder" en belangrijk aandachtspunt. Daaronder valt ook de door u genoemde hinder vanwege bouwverkeer of een verkeerstoename op andere wegen dan de A12 en de A27. De bereikbaarheid van woningen en bedrijven blijft daarbij geborgd in het op te stellen contract met de aannemer(s). Ditzelfde geldt voor de beperking van trillinghinder. Daarnaast is de wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p>	Ja

	<p>Hoe schade aan bovengenoemde objecten wordt afgehandeld en wie daarvoor verantwoordelijk is.</p> <p>Welke straf maatregelen er zijn als schade niet of te laat wordt uitgekeerd vanwege failliet gaan van bouwbedrijven of verzekeringen, bezuinigingen bij de overheid, een nieuwe economische crisis, etc. etc.</p> <p>Eerst geluidsmuren bouwen , dan pas werken aan de weg.</p>	<p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>Over uw zorg over het (tijdig) betalen van schadevergoeding in relatie tot bouwhinder, wordt het volgende opgemerkt. Veelal zal afwikkeling van bouw hinder-claims, wegens omrijden, dan wel verminderde bereikbaarheid plaatsvinden in het kader van de Beleidsregel Nadeelcompensatie, welke wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat.</p> <p>Uitgangspunt is dat het nadeel in principe voor uw rekening blijft vanwege het normaal maatschappelijk risico. Het kan zijn dat de schade zo bijzonder of zo groot is, dat van die regel moet worden afgeweken. In dat geval kunt u voor, meestal gedeeltelijke, compensatie van het nadeel in aanmerking komen. De Staat is gehouden aan haar eigen regelgeving.</p> <p>Wanneer er sprake is van onrechtmatig veroorzaakte bouw-schade zal de claim ingediend moeten worden bij het betreffende bouwbedrijf/opdrachtnemer, welke hiervoor verzekerd is. Het risico van een eventueel faillissement van opdrachtnemer wordt doorgaans afgedekt door middel van bankgarantie/verzekering.</p>	
20	<p>Ten slotte benoemen wij nog een aantal punten waarop wij het OTB strijdig achten met haar eigen geformuleerde doelstelling: "De kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren"</p> <p>de locatie van de fietsbrug over de Kromme Rijn is niet uitgewerkt;</p> <p>de toename van het aantal verkeersslachtoffers, als beschreven door Decisio in de MKBA, is in strijd met uw beleid tot reductie van dat aantal;</p> <p>de vormgeving van het verkeersplein Rijnsweerd heeft een dramatische uitstraling op de omgeving (tot 12 meter hoge fly-overs en torenhoge geluidschermen);</p> <p>de Raad van State heeft in 1980 de breedte van de bak beperkt. Die beperking staat nog. Verbreding is niet toegestaan;</p> <p>gezondheidseffecten zijn niet voldoende gekwantificeerd; met name het effect van roet, en van slijtage van wegdek, banden en remmen moet in kaart worden gebracht;</p> <p>verscheidene monumenten (Limes, Hollandse Waterlinie, Amelisweerd, enzovoort) worden bedreigd. Wij verzoeken u een Heritage Impact Assessment op te stellen voor deze gebieden.</p> <p>Voor zover niet in bovenstaande inbegrepen nemen wij daarnaast de zienswijze van de Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht over ten aanzien van EHS en het toepassen van groeiscenario's volgens de nieuwste inzichten.</p> <p>Conclusie</p> <p>Het OTB is strijdig met de eigen uitgangspunten. Het plan verbetert noch de verkeersafwikkeling, noch de leefomgeving. Wij verzoeken u op basis van deze zienswijze om het project Ring Utrecht A27/A12 niet uit te voeren.</p>	<p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende MER Tweede Fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De locatie van de fietsbrug is binnen het tracébesluit nader bepaald. Zie hiervoor de Nota van Wijziging 2020. 2. Er zijn meer aspecten ten aanzien van de verkeersveiligheid dan in de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) is meegenomen. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd. 3. De vormgeving van knooppunt is tot stand gekomen in een nauwe samenwerking met een Q-team voor de ruimtelijke kwaliteit, waarin ook de provincie en de gemeente Utrecht vertegenwoordigd zijn. Daarnaast hebben bewoners meegedacht met de verschillende varianten voor het toekomstige knooppunt. 4. De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter 	Ja

hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.

5. Luchtkwaliteit in de tijd

De luchtkwaliteit wordt bepaald door de mate van schadelijke, luchtverontreinigende stoffen. Deze stoffen zitten van nature al in de lucht, maar ook de mens draagt er aan bij. De grootste bronnen van luchtverontreiniging veroorzaakt door de mens zijn: transport (wegverkeer, scheepvaart en luchtvaart), bedrijven (energiecentrales, raffinaderijen, bouw, veehouderijen), landbouw (mest en fijn stof) en consumenten (cv-ketel, open haard). Voor wegverkeer zijn vooral emissies (uitstoot) van stikstofoxiden (NOx) en fijn stof (PM10) van belang. De emissies van stikstofoxiden en fijn stof door het wegverkeer zijn sinds 1990 sterk gedaald (resp. ca 60 tot 80 %), ondanks dat het verkeer sterk (ca 40%) is toegenomen. De dalende trend voor stikstofoxiden komt vooral door toepassing van de driewegkatalysator. De emissies van fijn stof zijn in eerste instantie vooral verminderd doordat motoren steeds zuiniger worden en minder brandstof gebruiken en later door de toepassing van roetfilters.

Roet

Voor roet is geen norm vastgesteld waarop getoetst kan worden en is daarom niet meegenomen in de milieu-effectrapportage deelrapport Luchtkwaliteit als indicator voor luchtkwaliteit. In de rapportage Ring Utrecht, van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit, welke behoort bij de ontwerp-tracébesluit-documenten, zijn wel de effecten van de projectvarianten op de concentraties roet als indicator inzichtelijk gemaakt.

EU Normen en gezondheids-advieswaarden

In 2008 werd de Europese richtlijn luchtkwaliteit van kracht. Hierin staan eisen (normen /grenswaarden) voor concentraties van stoffen in de lucht. Deze normen zijn opgenomen in de Nederlandse Wet milieubeheer. De EU norm voor fijn stof PM10 is 40 u/m³ (jaargemiddelde concentratie) en voor fijn stof PM_{2,5} 25 u/m³ (jaargemiddelde concentratie). Voor fijn stof PM10 is ook een strengere norm voor de dagwaarde van 50 u/m³ vastgesteld, die 35 keer per jaar mag worden overschreden. De afgeleide jaargemiddelde concentratie van deze dagnorm is 31,2 u/m³. De normen zijn opgesteld met oog op de menselijke gezondheid, maar ook onder deze normen zijn er gezondheidsrisico's. Een verdergaande verbetering van de luchtkwaliteit is van belang om de gezondheidsrisico's vanwege luchtverontreiniging verder terug te dringen, richting de lagere gezondheid(WHO)-advieswaarden. De WHO-advieswaarde voor fijn stof PM10 is 20 u/m³ (jaargemiddelde concentratie) en voor fijn stof PM_{2,5} 10 u/m³ (jaargemiddelde concentratie). Voor fijn stof PM10 is ook een WHO advieswaarde van 15 u/m³ voor de dagwaarde.

Toekomstig Landelijk luchtbeleid

Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van normoverschrijdingen. De Europese bronmaatregelen (schonere motoren) zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. In de Tweede kamer brief van 5 juli 2016 is gemeld dat de Gezondheidsraad is gevraagd om te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht.

6. De effecten op de door u genoemde monumenten zijn geanalyseerd en beschreven in de milieu-effectrapportage en het deelrapport Cultuurhistorie en Archeologie. Het nogmaals beschreven van deze effecten in het kader van een Heritage Impact

			Assessment biedt geen aanvullende informatie en heeft daarmee geen meerwaarde voor de vaststelling van het tracébesluit.	
ZWE-00561	1	<p>Onderwerp: Effect op verkeer en bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden:</p> <p>Uit de eerste verkenningen voor de uitvoering van de werkzaamheden blijkt dat de kans groot is dat de Koningsweg (N411) tussen Utrecht en Bunnik zes tot negen maanden moet worden afgesloten. Dat heeft enkele ernstige gevolgen voor het fiets-, bus- en loonwerkverkeer, alsmede voor de belangen van bewoners en ondernemingen langs de N411.</p> <p>Ook voor Restaurant VROEG is de Koningsweg bijzonder belangrijk en voorzien wij dat de afsluiting ernstige hinder en schade zal veroorzaken.</p> <p>Wij gaan ervan uit dat, wanneer een afsluiting echt onvermijdelijk is, u er alles aan zal doen om de afsluiting zo kort mogelijk te houden en schade te compenseren. In dat opzicht behouden wij ons het recht voor, u te zijner tijd hiervoor aansprakelijk te stellen.</p> <p>Derhalve verzoeken wij u: - de effecten van de tijdelijke afsluiting van de Koningsweg voor verkeersstroken op de N411 vooraf duidelijk te maken, door middel van een modelstudie; - zo nodig compenserende maatregelen te treffen; - maximale inzet te plegen op een goede communicatie over de maatregelen met bewoners, ondernemers en andere belangenorganisaties en meer algemeen voor weggebruikers.</p> <p>Onjuistheden: Er staat onvoldoende vermeld wat de effecten van de aanpassingen aan de Koningsweg (N411) zijn ten tijde van de werkzaamheden. Derhalve is ook geen inschatting gemaakt van de overlast tijdens de werkzaamheden en hoe deze voorkomen of gecompenseerd zal worden.</p> <p>Over het hoofd gezien belang: Bereikbaarheid van bewoners en ondernemers in het gebied. Geraakt in belang: De bereikbaarheid van Restaurant VROEG zal, bij een langdurige afsluiting van de Koningsweg, ten minste grote consequenties hebben voor de omzet.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.</p> <p>In het proces om met alle wegbeheerders - inclusief gemeente Bunnik en provincie Utrecht - om te komen tot afspraken over een acceptabele omvang van de verkeershinder, worden ten behoeve van de contracteisen en het gunningscriterium de effecten van een (eventuele) tijdelijke afsluiting van de Koningsweg op auto, OV en fietsverkeer meegenomen. Belangen van bewoners en ondernemers worden daar in meegenomen.</p>	Nee
ZWE-00562	1	<p>Op 10 mei 2016 is het OTB en het MER A27/A12 Ring Utrecht ter visie gelegd. Hier mijn zienswijze op het OTB en MER.</p> <p>In het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht, vastgesteld in 2010, is voor de uitbreiding van de A27 een voorkeur opgenomen voor het verbreden van de bak bij Amelisweerd (met in iedere rijrichting 7 rijstroken).</p> <p>Op basis van de meest recente toekomstscenario's is het niet vol te houden vanwege de verkeerstechnische en verkeerskundige noodzaak om het aantal rijstroken op de A27 uit te breiden naar 2x7. Het is niet alleen twee rijstroken erbij, de huidige breedte van de bak wordt van bijna 60 m verbreed naar bijna 90 m en dat voor maar twee rijstroken! Ik sluit aan bij de conclusie van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse en de second opinion door het CPB, dat de kosten van de verbreding niet opwegen tegen de baten. Maar ook vanwege een andere redenering. Er komt t.o.v. 2 x 6 rijstroken maar 1 strook in elke richting bij. Die is slechts in 1 richting per spits eventueel nodig. Dit is voor ongeveer 1800 personenauto's, dus ongeveer 2000 personen. Het lijkt mij economisch niet verantwoord voor deze ene rijstrook en het aantal mensen dat hier voordeel van zou</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>In de Gids bij het proces van probleemverkenning tot ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht (2005-2016) is een analyse te vinden van de verbreding van de bak in relatie tot de in de bak gerealiseerde oplossing. Daarin zijn de benodigde breedtes en de invulling van de weg toegelicht.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving</p>	Ja

	<p>kunnen hebben, eventueel nog in tweevoud per dag de andere kant op, honderden miljoenen euro's uit te geven.</p>	<p>gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
2	<p>Sinds een jaar is vanuit Houten de Limesbaan, een provinciale weg, naar de A12 in gebruik. De voorspelling was dat er 15.000 -17.000 auto's zouden gaan rijden per dag. Het haalt de 5.000 nog niet op een dag.</p>	<p>Bij besluitvorming over infrastructuur wordt altijd gebruik gemaakt van prognoses. Voor meer uitleg over de prognoses zie het algemeen deel van de nota van antwoord, paragraaf 2.4 verkeer.</p>	Nee
3	<p>Ik ga geen 17 delen maken over waarom deze uitbreiding, mooi uitgewerkt in uw documentatie, niet nodig is. Ik verwijs u slechts naar het derde boek "Weg van Mobiliteit" van Kris Peeters. Hierin staan vele aspecten waarom denken in zoveel meer asfalt een doodlopende weg is. Graag zou ik alle redenen die hij geeft voor andere en betere mobiliteit door u weerlegt willen zien.</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Het door u aangehaalde boek is bekend. In onderhavige procedure gaat het om de toetsing van het project aan beleid en aan belangen. Een boek is beleid noch belang, maar opinie. Toetsing van het project aan opinie is niet aan de orde.</p>	Ja
4	<p>Het is ook mijn zienswijze, en wel hierom: Het Min. van I&M ziet de auto als de oplossing voor het spitsprobleem waar, in werkelijkheid dat de fiets en het OV zijn. De verhouding is scheef en deze moet worden rechtgetrokken. De 2000 personen die ik zojuist noemde kunnen in 2 treinen. Binnen een minuut kunnen zij op CS of ander station ter plekke zijn. De winkeliers zijn erg blij met de huidige capaciteit van het nieuwe Utrecht CS. Genoeg capaciteit om niet 2 x 7 aan te leggen. Op het totaal aantal mensen in de spits ter hoogte van Amelisweerd op de A27 is dit reëel mogelijk.</p> <p>Laten we eerst eens afwachten wat de invloed van de tram naar de Uithof hierop zal zijn al deze rijdt. Ook de Vleugel (Vleuten, Geldermalsen, Woerden, Breukelen) treindienstregeling die binnen enkele jaren gebruikt kan gaan worden zal een grote invloed hebben. Het station Vaartsche Rijn gaat 22 augustus open. Daarnaast worden betere fietspaden aangelegd en geschikt gemaakt voor e-bikes etc. Dit vervoer is veiliger, schoner, gezonder, geeft geen of veel minder lawaai en veroorzaakt geen roet, fijnstof en andere schadelijke emissies. Het is bijvoorbeeld een groot probleem om straks als de Uithoflijn rijdt op een gevaarlijke kruising voor 18000 mensen per dag een ongelijke kruising te realiseren.</p> <p>Ook zou het logisch zijn om eerst de Noordelijke Randweg Utrecht te verbeteren, daar zijn veel meer voordelen te behalen. En ook de verkeerskundige invloed daarvan afwachten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Uit deelrapport Verkeer (hoofdstuk 6) valt op te maken dat de capaciteitsvergroting op de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) onvoldoende oplossend vermogen biedt voor de doorstromingsproblemen op en nabij de Ring Utrecht.</p> <p>In de milieu-effectrapportage tweede fase is het effect van de NRU inzichtelijk gemaakt in de autonome ontwikkeling waarbij de aanleg van de NRU wel gerealiseerd werd verondersteld terwijl de A27/A12 in deze variant niet verbreed is. De effecten van de Noordelijke Randweg Utrecht op de A27/A12 zijn zeer beperkt.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van het verkeersmodel plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de</p>	Ja

		<p>meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in het model. Met het geactualiseerde model zijn de modelberekeningen uitgevoerd. Zie de bijlage bij de oplegnotitie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde uitgangspunten en bronnen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
5	<p>Na de dieselschandalen mag er ook wel even op de rem getrapt worden. In ieder geval niet faciliteren wat zo verkeerd blijkt te zijn. U promoot roken, suiker en vet. Er is nu een tijd dat men ook ten aanzien van die zaken een omslag in denken heeft gezet en langzaam aan neemt men er afstand van. Nu ook nog de nadelen van het autoverkeer beperken. De grote twee zijn: het spitsverkeer, woon-werk, en solitair priveverkeer in de binnensteden en dorpen.</p> <p>U heeft in uw campagnes het altijd over van A naar Beter. Daar gaat u helemaal niet over. Slechts een deel ergens tussen ver van A en eveneens al dan niet ver van B. Maar omdat de weg verbreed wordt, heeft dit een aantrekkende werking waardoor de spits korter en drukker wordt. De fles wordt verbreed en de hals blijft smal. De gevolgen zijn drastisch voor het onderliggende wegennet waar u geen verantwoording over aflegt in het OTB. De files nemen daar toe en de oversteekbaarheid etc. af. Irritaties nemen eveneens toe en de totale rijtijd. De veiligheid neemt er door af.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>In hoofdstuk 6 van het MER Tweede Fase en in het deelrapport verkeer is ingegaan op de effecten op het onderliggende wegennet en de verkeersveiligheid. Anders dan u aanneemt wordt het onderliggend wegennet op veel locaties juist minder druk doordat er meer capaciteit op het hoofdwegennet beschikbaar komt. Daardoor neemt de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet toe. Ook de kans op sluipverkeer door de bebouwde kommen neemt af wat de leefbaarheid ten goede komt.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Zie de bijlage bij de oplegnotitie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde uitgangspunten en bronnen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja
6	<p>In een van de eerste zinnen van het OTB staat het woord veiligheid ook naast doorstroming. Beide zijn onjuist. De veiligheid neemt misschien toe doordat er vluchtstroken worden aangelegd in de bak en ter plekke van de folie. Bij de spoorviaducten ontbreken ze echter nog. Maar de vluchtstroken zullen ook door het voorliggende ontwerp meer gebruikt gaan worden. De bypasses zijn bedoeld om verkeer vooraf te ontweven. In het ontwerp is het nog steeds mogelijk om dit niet te doen. Er blijft vrije keus en dan zal dat ook gebeuren. Hierdoor nemen weefbewegingen toe en confrontaties met snelheidsverschillen van 80 en 100 km/u. In principe rijdt er nu vrachtverkeer op minder rijstroken. Het vrachtverkeer komt straks op meer rijstroken. Snelheidsverschillen zijn oorzaak van veel ongelukken. Bovendien wordt het harmonicaeffect bevorderd waardoor extra filevorming ontstaat. Dit alles bevordert de doorstroming ook niet. De doorstroming is maximaal bij 70 - 80</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In uw zienswijze stelt u dat het aantal weefbewegingen met het voorliggende ontwerp-tracébesluit ontwerp toe zal nemen. Voor wat betreft de A27 tussen de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten en vice versa klopt dat niet. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp worden de verkeerstromen in de Bak zoveel mogelijk uit elkaar gehaald, waardoor</p>	Nee

	<p>km/u, de capaciteit neemt met tientallen procenten toe ten opzichte van de 80 - 100 combinatie in het voorliggende OTB. Gemiddeld ontstaat voor iedereen zijn of haar snelste route met overall max. 80 km/u. Sommigen moeten wat langzamer t.o.v. 100 km/u, maar de meesten hebben geen file en andere narigheid zoals aanrijdingen. Voor langzamer rijden verwijs ik nogmaals naar de voordelen in het boek.</p> <p>Voor het vrachtverkeer hoeft de snelheid niet omhoog, dit mag niet harder dan 80 km/u. Alle normen zouden hierop berekend moeten worden en ook de veiligheidsaspecten. Vooral bij slechtere weersomstandigheden en minder licht voldoen de snelheidslimieten nauwelijks. Aanpassingen aan regen, mist, gladheid zijn altijd weer te laat omdat de borden de max. snelheden gewoon blijven aangeven. Er zijn wel betere manieren voorhanden om het verkeer veiliger te maken dan extra rijstroken aan te leggen. Ook de mogelijkheid om de capaciteit op rijkswegen met zelfsturende auto's met een factor twee of meer te verhogen in de nabije toekomst is een reden om nog even te wachten.</p>	<p>juist minder rijstrookwisselingen plaatsvinden. In de noord-zuid richting komt namelijk een aparte hoofdrijbaan met 4 rijstroken naar de A12 richting Den Haag, en een hoofdrijbaan met 3 rijstroken naar de A27 richting Breda en A12 richting Arnhem. In de zuid-noord richting komt een hoofdrijbaan met 5 rijstroken naar de A27 richting Hilversum en de A28 richting Amersfoort/Utrecht, en een zogeheten bypass met 2 rijstroken van de A27 vanuit Breda naar de A28 richting Amersfoort. In de zuid-noord richting is dan nog wel sprake van een weefvak, maar vanwege de bypass van de A27 naar de A28 is het aantal weefbewegingen minder.</p>	
7	<p>Over de risico's van het project wil ik kort zijn. De kans op schade aan de folie is reëel aanwezig met ernstige gevolgen. Bij de aanleg van de huidige A27 ter hoogte van Amelisweerd is gekozen om geen grondwater te verlagen. De redenen daarvoor gelden nog steeds. In het OTB staat toch een mogelijkheid om dat nu wel te doen, met bijvoorbeeld een retourbemaling. Deze techniek is lang niet altijd betrouwbaar en ook kan een lichte en tijdelijke grondwater verlaging enorme risico's inhouden. Bovendien is de grondstructuur niet geschikt voor retourbemaling.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p>	Ja
8	<p>Stel dat er bij de verbredingen van de vier landhoofden van de spoorviaducten problemen op treden en/of andere incidenten waardoor treinen langdurig niet kunnen rijden. Wordt er dan rekening gehouden met een schadevergoeding voor de treinreizigers? Het kan niet zo zijn dat zij de dupe worden van het aanleggen van een voor hen niet noodzakelijke weg en daar zelf meer dan normale hinder van ondervinden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.</p>	Nee
9	<p>Al jaren heb ik last van chronisch hoesten en schrapen van mijn keel. Dat komt omdat ik veel fiets en vuile lucht inadem. Dt hoopt zich op in mijn luchtpijp en komt er, gelukkig denk ik, bijna dagelijks met een prop weer uit. Het is zoals het is.</p> <p>Het autoverkeer is veel te onveilig en hinderlijk in de stad, daar heb ik als veel-fietser last van. Ik heb en gebruik ook een auto.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>U geeft aan dat het autoverkeer in de stad onveilig en hinderlijk is. Het tracébesluit heeft uitsluitend betrekking op het hoofdwegennet (snelwegen) en niet op het onderliggend wegennet (verkeer in de stad). Aan deze onveilige en hinderlijke situatie kan met dit tracébesluit dan ook niets veranderd worden.</p>	Ja
ZWE-00563	<p>1 In de file top 50 staan enkele files die door dit project zouden moeten worden aangepakt. Allereerst merk ik op dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs zelf uit. Maar bovendien valt op dat de files die u met dit project zou willen verminderen, niet speciaal opvallen in de top 50. Heel veel geld maar u los het probleem niet op.</p>	<p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de ontwikkeling van de (auto)mobiliteit zijn meegenomen in de modelberekeningen. Tevens is vooruitgekeken naar de effecten in 2040. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja

2	De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
3	Ik vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidsscherm bij de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd. Alsnog plaatsen van een geluidsscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch veel aantrekkelijker dan het asfalt van een snelweg.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidsscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidsscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm tussen de gebouwen komt recht op te staan en wordt van transparant materiaal gebouwd.	Ja
4	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
5	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
6	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee

		lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.		
	7	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
	8	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	9	Volgens mij hebben al decennia geleden vele onderzoeken aangetoond, dat wegbreiding altijd tijdelijk helpt tegen files, maar dat er daarna een aanzuigende werking komt met dus een tegenovergesteld effect dan het beoogde. DOM dus, niet doen!! Uiteindelijk ben je met die Ringweg nog verder van huis, letterlijk en figuurlijk.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	10	De 'Duurzame weg': een glazen overkapping over de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd is nooit in stemming gebracht, maar wordt niet nader onderzocht. Dit is zeer nalatig en dient alsnog te gebeuren. Positieve uitkomst moet worden meegenomen in ontwerp.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
	11	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
	12	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00564	1	Clïente is het met dit Ontwerp-Tracébesluit voor de verbreding van de A27 tussen aansluiting Houten en aansluiting Bilthoven, de verbreding van de A28 tussen de aansluiting Waterlinieweg en het ecoduct Wildsche Hoek en de verbreding van de parallelrijbaan van de A12 tussen knooppunt Oudenrijn en Knooppunt Lunetten niet eens. Clïente woont al jaren in de woning aan de Weg tot de Wetenschap 203 en zou hier	Rijkswaterstaat heeft met uw cliënte reeds een aantal overleggen gevoerd inzake een belangeninventarisatie, de tracéwet- en grondaankoopprocedure. Op dit moment zijn de grondaankooponderhandelingen gaande, in het kader van artikel 17 Ontheffingswet, tussen Rijkswaterstaat en uw cliënte inzake de schadeloosstelling. De schadeloosstelling betreft een totale schadeloosstelling gebaseerd op de Ontheffingswet en de hierop	Nee

		<p>graag blijven wonen. Echter voor de realisatie van de A27/A12 ring dient haar woning te worden aangekocht dan wel onteigend en te worden geamoveerd, omdat deze valt onder het ruimtebeslag van de wegaanpassing of van de te nemen maatregelen in het kader van de wegaanpassing. Cliënte kan zich hierin niet vinden.</p> <p>Cliënte is zich er van bewust dat het voornemen is dat haar woning zal worden aangekocht dan wel dat er eventueel onteigeningsprocedure zal worden ingezet. Om haar rechten voor te behouden, mocht de aankoop dan wel onteigening niet doorgaan, dient zij deze zienswijze in. Cliënte zal dan onder meer nadere gronden indienen over geluidshinder, luchtkwaliteit en de onevenwichtige belangenafweging gelet op de verslechtering van haar woon- en leefklimaat.</p>	<p>gevormde jurisprudentie. Eén van de basisregels van de Ontheigeningswet is dat de inkomens- en vermogenspositie van de indiener voor en na de ingreep gelijk dient te blijven.</p>	
ZWE-00565	1	<p>Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
	2	<p>In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee
	3	<p>Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-eeen-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec. Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
	4	<p>Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuint vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.</p>	<p>Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.</p>	Ja
	5	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p>	Ja

		Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	
6	Omdat Amelisweerd niet wettelijk wordt beschermd tegen verkeerslawaaï zijn de bezoekers er eigenlijk vogelvrij (maar vogels daarentegen zijn daar niet vrij). Het gaat om anderhalf miljoen bezoekers. Hun recreatiegenoegegens moet u veel beter beschermen dan met een dakje op de bak. Kunt u de weg niet helemaal overkappen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (tunnel) en paragraaf 3.8 Natuur (Amelisweerd).	Nee
7	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
8	Voor het ontwerptractébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
9	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
10	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee

	11	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
	12	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	13	De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	14	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
ZWE-00566	1	Wij hebben kennis genomen van het door u vastgestelde Ontwerp Tracébesluit voor de voorgenomen verbreding van de Ring Utrecht A27/A12. In deze brief verwoorden wij onze zienswijze inzake het Ontwerpbesluit. Daarbij richten wij ons met name op de voorgenomen aanpassing van de A27 en A28 en het knooppunt Rijnsweerd. Werkgroep Sandwijck De Werkgroep Sandwijck is een groep vrijwilligers die in 1984 is opgericht met aanvankelijk doel het herstellen en beheren van landschap en natuur op het landgoed Sandwijck in De Bilt-zuid. Na verloop van tijd hebben wij ons werkveld uitgebreid met het ontwikkelen van een visie op herstel van de ecologische verbinding tussen het Noorderpark en het Kromme Rijngebied. Die visie is samen met Utrechts Landschap uitgebracht onder de titel 'Groene Wegen langs de Heuvelrug' (zie bijgaande brochure 'Passie voor Sandwijck' en het artikel 'Tussen Zeist, Utrecht en De Bilt ligt een waardevol stuk natuur'). De Werkgroep Sandwijck voelt zich niet alleen betrokken bij hetgeen binnen de grenzen van de gemeente De Bilt speelt, maar ook bij ontwikkelingen die in de directe nabijheid spelen en invloed kunnen hebben op Sandwijck en omgeving. Een daarvan is de aanpassing van Ring Utrecht A27/A12.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	Vanzelfsprekend ervaren wij in het zuiden van De Bilt de grote drukte op de snelwegen A27 en A28. Het begin van het boekje 'Ontwerp-Tracébesluit in beeld', waar de nadruk sterk wordt gelegd op toenemende verkeersdruk komt dan ook op het eerste gezicht geloofwaardig over. Dat verandert als je de recente prognoses van Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving ziet. Wij dringen er dan ook sterk op aan om op basis van die prognoses de rekensommen opnieuw te maken en te bezien of de maatregelen die u voorstelt in volle omvang nodig zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast.	Ja

		<p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Opgemerkt wordt dat de te hanteren uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
3	<p>Wij beseffen goed dat het naast verkeerskwantiteit ook om verkeersveiligheid gaat. Wij zouden graag toegelicht zien welke maatregelen specifiek voor verhoging van de verkeersveiligheid worden getroffen, ongeacht de rekensommen over verkeerskwantiteit.</p>	<p>De verkeersveiligheid wordt verbeterd op verschillende manieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Door de fysieke scheiding van rijbanen op de A27 ter hoogte van Amelisweerd waardoor weefbewegingen (met kans op flankongevallen) worden geelimineerd, - Door het aanbrengen van vluchtstroken op locaties waar dat niet het geval is, - Door de verbindingsboog van de A28-oost naar de A27-zuid in knooppunt Rijnsweerd waarop ongelukken voorkomen te vervangen wordt door een veiligere, flauwere boog zonder weefvakken. <p>Daarnaast leidt realisatie van het project ertoe dat een deel van het gemotoriseerd verkeer verschuift van het relatief onveilige onderliggend wegennet (door aanwezigheid van tegemoetkomend verkeer en door menging van langzaam en snelverkeer) naar de relatief veilige hoofdwegennet.</p> <p>In het deelrapport verkeer zijn de verkeersveiligheidseffecten (kwalitatief) per deelgebied en in totaliteit beschreven.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht. Hierbij wordt ook ingegaan op het aspect verkeersveiligheid.</p>	Ja
4	<p>In en nabij het tracé van de A27 en A28 bevinden zich veel waardevolle bomenrijen, boomgroepen, sloten, poelen en andere landschapselementen. Zij hebben niet alleen op zichzelf belangrijke ecologische en landschappelijke waarden, maar ook vanwege hun betekenis als ecologische verbinding voor vleermuizen en andere diersoorten.</p> <p>Uitgangspunt bij de verbredingsplannen is vanaf het begin geweest dat de bestaande natuur in dit smalle en daarmee extra kwetsbare deel van de Ecologische Hoofdstructuur niet zou worden aangetast, zo hebben wij vernomen van onder meer de gemeente De Bilt en Utrechts Landschap. De praktijk blijkt anders te zijn. Bijlage A bij de MER 'Ontwikkeling bosgebieden' toont onder andere welk 'bosgebied' op de nominatie staat om te verdwijnen. Toen wij dat zagen, sloeg de schrik ons, zoals u zult begrijpen, om het hart.</p> <p>Zo wordt voorgesteld de bermsloot in het zuidwestelijk deel van Sandwijck te verleggen en een deel van de begeleidende eikenrijen om te zagen. In onze ogen een onaanvaardbare en onnodige vernietiging van bestaande natuur. Temeer omdat de sloot belangrijk is als paaiplaats voor vis. Verlegging van de bermsloot leidt ook tot aantasting van het biotoop van de dassen die in de nabijheid hun burcht hebben en van het biotoop van onder meer ringslang en kamsalamander. Verder gaat de verlegging ten koste van bosjes waar bijzonder intensief gebruikte wissels liggen van onder andere das, vos en</p>	<p>De door u genoemde natuurwaarden, met inbegrip van de ter plekke voorkomende beschermde soorten, zijn in het natuuronderzoek in beeld gebracht. Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar deze natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven. Ook uw suggestie voor aanpassing van het ontwerp is zorgvuldig beoordeeld, maar aanleg van het ontwerp op de bedoelde locatie blijkt niet mogelijk zonder (tijdelijke) aantasting van natuurwaarden. Omdat de Wet natuurbescherming het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals dassenburchten, foerageergebied en/of migratieroutes verbiedt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt. Dit betekent dat nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd zullen worden.</p>	Ja

	ree. Ons inziens zijn deze aantastingen te vermijden als een deel van het geplande talud vervangen wordt door een damwand.		
5	Tussen de rijbanen verdwijnt volgens de plannen eveneens veel opgaand groen. Voor een deel behoort dit tot het voormalig grondgebied van Sandwijck. Het zijn waardevolle bomen die ook als 'stepping stones' belangrijk zijn voor onder andere vleermuizen. Ook ter hoogte van het knooppunt van de Universiteitsweg staat opgaand groen op de nominatie om te verdwijnen. Wij dringen er bij u op aan om veel zorgvuldiger met bestaand groen (en water) om te gaan en waar enigszins mogelijk dit groen en water te behouden	In de vormgeving van knooppunt Rijnsweerd is gekozen voor een open opzet, waarbij het groen van de taluds een belangrijke visuele drager vormt. Daarbij passen geen, of slechts weinig bomen. Een groot deel van de bomen die binnen het knooppunt staan moeten verwijderd worden vanwege de andere ligging van de rijbanen in de faseringen en in de eindsituatie. Rondom de aansluiting Universiteitsweg is het plan tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit aangepast, waardoor er meer rekening is gehouden met de bestaande natuurlijke en landschappelijke waarden. In de Nota van Wijziging 2020 is dit nader uitgelegd. Het is bekend dat de door u aangegeven bomen een functie hebben voor vleermuizen, onder meer als foerageergebied. Uit het deelrapport natuur komt echter naar voren dat het kappen van deze bomen niet leidt tot aantasting van de functionaliteit van vaste voortplantings- rust of verblijfplaatsen zoals bedoeld in artikel 11 van de Wet natuurbescherming. Het is het op grond van de Wet natuurbescherming niet verboden een deel van de bomen tussen de rijbanen en bij het knooppunt van de Universiteitsweg te kappen.	Ja
6	Soms zijn eenvoudige maatregelen mogelijk om bestaand groen te versterken, zo constateerden wij in een overleg met de Stichting Bloeyendael, die eveneens een zienswijze indient. Het gaat om de faunapassage langs de Utrechtseweg onder de A27. Wij verzoeken u om de aanpassing van de A27 te benutten om deze passage te versterken. Dat kan onder meer door de passage zo in te richten dat deze niet langer door werkverkeer wordt gebruikt.	De faunapassage onder de Utrechtseweg is met toestemming van Rijkswaterstaat aangelegd door en in beheer bij gemeente Utrecht. In overleg met de gemeente zal worden onderzocht op welke manier deze faunapassage kan worden versterkt.	Nee
7	Ecologische verbindingzone Hierboven is al aan de orde gekomen dat zich tussen het Noorderpark en het Kromme Rijngebied een belangrijke ecologische verbinding bevindt. De afgelopen decennia zijn diverse maatregelen genomen, ook door Rijkswaterstaat, om deze verbinding te versterken. Het gaat dan om grondaankopen, aanleg van faunapassages, herinrichting etc. Op pagina 20 van het boekje 'Ontwerp-Tracébesluit in beeld' staat de ecologische verbinding ingetekend, maar niet geheel juist. De belangrijkste verbinding loopt namelijk vanuit Oostbroek via de Niënhof en Lage Grond (dus ten noordoosten van Bunnik) naar het zuidoosten. Wij verzoeken u deze kaart aan te passen.	De ligging van de door inspreker bedoelde ecologische verbinding tussen Kromme Rijngebied en Noorderpark/Oostelijke Vechtplassen is bekend. De ecologische verbinding op pagina 20 van het boekje 'Ontwerp-tracébesluit in beeld' beperkt zich echter tot de directe invloedssfeer van project Ring Utrecht. In dit licht is de verbinding tussen Amelisweerd - via de faunatunnel onder de A12 bij Fort Vechten - met Oud-Wulven als belangrijke verbinding aan de oostkant van Utrecht ingetekend. Omdat de verbinding ten noordoosten van Bunnik buiten de directe invloedssfeer ligt, is deze, hoewel zeker van groot belang, niet op de kaart ingetekend.	Nee
8	Wildsche Hoek De faunapassage 'Wildsche Hoek' is een flessenhals in de ecologische verbindingzone tussen Noorderpark en Kromme Rijngebied en een bijzonder effectieve passage. Zoals u zelf aangeeft, is het de langste en breedste ecopassage van Nederland. Wij zijn absoluut niet overtuigd van de noodzaak om hier de A28 al te verbreden. Met enige rek in het hanteren van de verkeerskundige normen moet het mogelijk zijn om het viaduct te ontzien. Mocht besloten worden om het viaduct toch te verbreden, dan zouden wij graag van u vernemen hoe u dit denkt uit te voeren met behoud van de functie van het viaduct als faunapassage tijdens de bouw.	Doordat er vanaf de A27 met meer rijstroken aangekomen wordt en voor het laten afvallen van rijstroken een bepaalde minimum afstand nodig is, is er ter hoogte van het wildviaduct op de parallelrijbaan één rijstrook meer aanwezig dan in de huidige situatie. Hierdoor is het nodig dit viaduct te verbreden. Deze extra rijstrook kan niet eerder afvallen vanuit de hiervoor geldende regelgeving en verkeersveiligheid. Voor wat betreft eventuele effecten op het functioneren van ecopassage Wildsche Hoek - en op de natuur in het algemeen - tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. In dit werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Wet natuurbescherming zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Flora- en faunawet verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.	Ja
9	Universiteitsweg De ontwikkeling van Utrecht Science Park is een van de belangrijkste verkeersbeïnvloedende ontwikkelingen in de regio. De verbinding tussen USP en	De door u genoemde visie op de verbinding tussen Utrecht Science Parc (USP) en Bilthoven (N412) is (wordt) door provincie Utrecht in afstemming met onder andere	Nee

	<p>Bilthoven zou ons inziens meer aandacht moeten krijgen in het Tracébesluit. Wij zouden graag zien dat er een lange termijnvisie voor deze verbinding wordt ontwikkeld, met ruime aandacht voor de landschappelijke en ecologische inpassing. Dat geldt in het bijzonder voor de Universiteitsweg. Een dergelijke visie zou ons inziens vooral door gemeente en provincie ontwikkeld moeten worden, volgens de participatieve aanpak die we inmiddels kennen van onder andere de gebiedsvisie De Bilt-zuid. Essentieel is dat daarbij ook de projectleiding van Ring Utrecht A27/A12 wordt betrokken.</p>	<p>gemeente De Bilt en Rijkswaterstaat opgepakt. Dit maakt onderdeel uit van een de realisatie-impulsafspraken tussen de provincie en gemeenten, waaronder De Bilt.</p>	
10	<p>Onder de Universiteitsweg bevindt zich een goed functionerende faunapassage. Net als de passage 'Wildsche Hoek' is deze essentieel voor het functioneren van de ecologische verbinding tussen Noorderpark en Kromme Rijngebied. U onderkent deze functie en geeft aan dat de passage wordt ontzien en zelfs wordt versterkt. Dat is echter absoluut onverenigbaar met het inrichten van een bouwterrein ter hoogte van deze locatie. De verstoring hiervan zal fnuikend zijn voor het functioneren van de faunapassage en wij dringen er dan ook met klem op aan om hier geen bouwterrein in te richten. De bestaande en al goed functionerende ecologische route voor onder andere das, ree en ringslang zal onaanvaardbaar worden verstoord bij het inrichten van een bouwterrein in de directe nabijheid van de faunapassage. Ook wordt ter plekke van het bouwterrein gedurende lange tijd veel schade aangericht aan de bodem en vegetatie, waardoor kansen voor het ontwikkelen van waardevolle natuur op die plek verloren gaan.</p>	<p>Een werkterrein op deze locatie is noodzakelijk in verband met een hier te bouwen ongelijkvloerse kruising van rijbanen (een zogenoemde 'pergola constructie'). De omvang van het werkterrein zal zo klein mogelijk zijn. De omvang van het werkterrein is kleiner gemaakt tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit en staat beschreven in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit. In het contract voor de uitvoeringsfase zal de eis worden opgenomen dat de ecologische verbinding in het gebied functioneel moet blijven.</p>	Ja
11	<p>Natuur- en boscompensatie Via de gemeente De Bilt zijn wij betrokken bij de compensatieplannen voor natuur en bos. Het toekomstbeeld voor De Bilt-zuid hebben wij weergegeven in onze visie 'Groene wegen langs de Heuvelrug' en is geland in de gemeentelijke gebiedsvisie De Bilt-zuid. Op een aantal punten wijken uw compensatieplannen af van de door ons gewenste inrichting. Het gaat dan vooral om het creëren van bos op plekken waar een (half)open landschap beter past vanuit landschappelijk en ecologisch oogpunt. Dat speelt bijvoorbeeld in het gebied direct ten westen van de Universiteitsweg en het gebied ten zuiden en westen van het werk Griftenstein. Behoud van openheid bij Griftenstein is extra gewenst, omdat het onderdeel uitmaakt van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Compensatie is prima, maar dan wel rekening houdend met het kleinschalig karakter van het gebied, zoals ook in de gebiedsvisie De Bilt-zuid beschreven. Wij zouden graag zien dat de periode tussen ontwerp-tracébesluit en definitief tracébesluit wordt benut voor het maken van een compensatieplan dat beter aansluit bij de ecologische en landschappelijke kwaliteiten van het gebied én draagvlak heeft bij grondeigenaren en -gebruikers en belangenorganisaties in het gebied. Wij hebben de verwachting dat dit met niet al te veel inspanning goed mogelijk moet zijn.</p>	<p>Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het compensatieplan voor gebied omgeving Sandwijck aangepast in overleg met gemeente De Bilt en grondeigenaren/omwonenden.</p>	Nee
12	<p>Liniepark Rijnsweerd Naast reageren op de plannen, willen wij ook graag anticiperen. De verbreding levert immers niet alleen bedreigingen op voor cultuurhistorie, natuur, landschap en recreatie, maar biedt ook kansen. Vanuit die gedachte hebben wij de visie 'Liniepark Rijnsweerd' ontwikkeld, geïnspireerd door de vormgeving van knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven). De nadruk bij 'Liniepark Rijnsweerd' ligt op het benutten van de kansen die de aanpassing van knooppunt Rijnsweerd biedt, maar kan met relatief weinig inspanningen de recreatieve, natuur- en landschappelijke kwaliteit in een veel groter gebied versterken. En daarmee een mooi park worden voor mensen die wonen en werken in en nabij Utrecht Science Park. Daar bestaat grote behoefte aan, zeker gezien de positieve relatie tussen groen en gezondheid. De behoefte neemt nog verder toe met de bouw van het Prinses Maxima Centrum. Het Liniepark creëert voor met name fietsers ook een veel aantrekkelijker verbinding tussen Utrecht Science Park en de stad Utrecht, vooral Utrecht-oost. Het gaat dan zowel om recreatief gebruik als voor fietsen tussen woning en werkplek.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark).</p>	Nee

		De schets 'Liniepark Rijnsweerd' hebben we samen met Utrechts Landschap, IVN, Vogelwacht Utrecht en de bewonersverenigingen LUW en Kloosterpark ontwikkeld. De hoofdlijnen zijn beschreven in bijgaande flyer. Meer informatie vindt u op facebook.com/linieparkrijnsweerd . De schets gaat uit van het veel beter zichtbaar maken van de rijke cultuurhistorie van dit gebied. Daarbij gaat het niet alleen om het weer zichtbaar maken van de historische ontginningssassen vanuit het klooster Oostbroek, de bakermat van de gemeente De Bilt. Maar ook van belangrijke onderdelen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die genomineerd is als Werelderfgoed. Wij denken dan niet alleen aan de forten, maar ook aan inundatiegebieden en de tankgracht die relatief eenvoudig weer herkenbaar is te maken.		
13		Wat betreft de directe consequenties voor het tracébesluit vragen wij niet veel. Het gaat om het creëren van een onderdoorgang voor fietsers onder een van de rijbanen, waar nu een dicht wegligchaam is voorzien. En het vraagt om behoud van (een deel van) het talud en viaduct van de zogenoemde Varkensbocht, zodat die voor fiets- en wandelverkeer en als faunapassage kan worden gebruikt. Essentieel is ook het behoud van bestaand groen langs en tussen de rijbanen en het behoud van bestaande watertjes in de klaverbladen, zoals wij hierboven al hebben toegelicht. Belangrijk is verder het gescheiden houden van hoog kwalitatief (kwel)water en water dat van de rijbanen afstroomt. Over de nadere inrichting van de grond rond de Varkensbocht hebben wij contact met onder meer de gemeente Utrecht en provincie Utrecht. Wij zijn daarbij al geholpen met de groene invulling die u aan dit deel van het tracé geeft.	Het behoud van een deel van het talud en het viaduct van de Varkensboog is niet mogelijk vanwege de faseringen in de realisatie van het knooppunt Rijnsweerd. Een aanvullende onderdoorgang voor fietsers onder de boog Breda-Amersfoort is niet voorzien aangezien een fietsroute op deze locatie niet beleidsmatig is vastgesteld. Door het project wordt juist geïnvesteerd in de kwaliteit van de bestaande fietsroutes middels de aanpassingen in de onderdoorgangen Archimedeslaan en Weg tot de Wetenschap. In de toekomstige situatie neemt het wateroppervlak in de lussen flink toe. In de huidige situatie is sprake van geïsoleerde waterplassen die via een zeer ruime berm zijn gescheiden van de weg. Het wegwater vanaf de lussen infiltreert via de berm naar het diepe grondwater of naar de waterplassen. Daarbij vindt zuivering plaats doordat verontreinigingen zich aan de bodem hechten. Dit principe zal ook in de nieuwe situatie ontstaan. Weliswaar worden de plassen groter, maar vanwege de zeer brede bermen zal de zuiverende werking van de bermassage niet verminderen. Door de toename van het wateroppervlak in combinatie met een groene invulling van dit deel van het tracé zal de natuur- en groenwaarde van deze locaties naar verwachting alleen maar toenemen.	Nee
14		Wij zijn in grote lijnen tevreden over de ambtelijke voorbereiding van het Ontwerp Tracébesluit. Wij hebben volop gelegenheid gekregen om te participeren in het voorbereidingstraject en een inspirerend gesprek gehad met medewerkers van Rijkswaterstaat over onze schets voor een 'Liniepark Rijnsweerd'. Wij vertrouwen erop dat onze opmerkingen gehoor krijgen en dat deze verwerkt worden in het uiteindelijke tracébesluit en het daarop volgende uitvoeringstraject.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
ZWE-00567	1	Middels deze brief doe ik u een dringende oproep om de plannen tot verbreding van de Ring Utrecht te staken. U als overheid heeft de verantwoordelijkheid beslissingen te nemen die op de lange termijn goed zijn voor Nederland. Daartoe moet u belangen van verschillende groepen in de samenleving overwegen en overstijgen, het grote plaatje in acht nemen en niet worden geleid door vooroordelen. In de overtuiging dat u bereid bent deze verantwoordelijkheid te nemen, wil ik u in deze brief verschillende feiten voorleggen. Ik focus daarbij op vier punten en zoom uit van lokaal klein naar lokaal groter. 1. Voordorp vecht tegen de bierkaai Ik ben een bewoner van Voordorp (Utrecht Noordoost), de wijk die het dichtst bij de A27 ligt. Daar woon ik in Het Groene Dak, het eerste ecologische project van Utrecht. Sinds we hier wonen (1993) proberen we maatregelen voor elkaar te krijgen tegen de verkeersherrie en luchtverontreiniging van de A27. Eerst moesten we ons best doen om de beloofde geluidswal te laten bouwen. Daarna hebben wij herhaaldelijk verzocht de A27 te overkappen, want de rond 1996 gebouwde geluidswal was, en is, te laag. Door de geluidsoverlast zijn we onder andere genoodzaakt te slapen met de ramen dicht, en hebben we nooit rust aan het hoofd als we buiten zijn. Het is u ongetwijfeld bekend wat de medische gevolgen zijn van geluidsoverlast en luchtverontreiniging voor bewoners vlakbij snelwegen.	Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (glazen overkapping).	Ja

	<p>En toen kwamen zelfs de plannen tot verbreding van de A27. Ook daarmee zijn we jaren bezig geweest: met het lezen van stukken, het schrijven van brieven en het regelen van overleg met de diverse overheden om onze situatie onder de aandacht te brengen. Dat zijn 23 jaren van actievoeren. Tegen de bierkaai. Want nu lees ik in het plan dat de geluidswal ter hoogte van Voordorp met 1 meter wordt verhoogd. Beste lezer, er is geld voor bovenwettelijke maatregelen. Die ene meter zal het voor ons niet oplossen. Wat ons betreft mag de geluidswal 12 meter hoog worden. En we brengen u bij dezen nogmaals het ludieke voorstel van Movares onder de aandacht. Dit voorstel behelste een overkapping van de A27 langs Voordorp. Met deze Duurzame Weg won Movares in 2010 de Gouden Impuls, omdat de uitvoering ervan een bijdrage zal betekenen voor de economie, de werkgelegenheid en het duurzame imago van Utrecht, op nationaal en op Europees niveau (http://www.infrasite.nl/news/news_articles.php?ID_nieuwsberichten=12792). We dringen nu extra aan op deze sterke maatregelen, want bij verbreding zal de geluidsoverlast en luchtverontreiniging voor ons nog verergeren door de inherente verkeerstoename en door de verhoogde maximumsnelheid waarmee gereden zal mogen worden.</p>		
2	<p>Utrecht is een stad, geen draaischijf Op tekeningen ziet het er mooi uit: een doorstroming van het verkeer rond het knooppunt Utrecht. Maar dan vergeet je toch iets. Utrecht is een stad. Er wordt geleefd, gewoond, gewandeld, gewerkt (steeds meer flexibel en aan huis), gefietst, gewinkeld, gesport. En dat niet alleen in de binnenstad, maar ook in de buitenwijken. De overheid maant haar burgers zo gezond mogelijk te leven en daarin hun eigen verantwoordelijkheid te nemen. Echter, de publieke ruimte is ongezond en wordt in Utrecht nog ongezonder door de verbreding. De snelwegen bevinden zich immers te dicht bij de stad. En behalve ongezonder wordt de publieke ruimte nog lelijker en ver van de menselijke maat. Nog meer beton en asfalt erbij, zelfs met vier lagen snelweg bij Rijnsweerd. Beste lezer, bederf onze stad toch niet nog verder.</p>	<p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p>	Nee
3	<p>3. Historisch natuurgebied en erfgoed worden aangetast De gang van zaken rond Amelisweerd in 1980 is een zeer pijnlijke geschiedenis voor de stad Utrecht. In de huidige plannen wordt daar volledig aan voorbij gegaan en de geschiedenis herhaalt zich. Amelisweerd is een historisch gegroeid, ecologisch belangrijk gebied en een groene long voor de stad. Dit natuurgebied is op geen enkele manier te compenseren en mag niet nog verder worden opgeofferd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p>	Nee
4	<p>Verder is het zo dat de Nieuwe Hollandse Waterlinie (waar ook Voordorp vlakbij ligt, rechts onder fort Blauwkapel), op de lijst staat om UNESCO-werelderfgoed te worden. Op het kaartje hieronder ziet u dat de A27 deze Linie al doorkruist. Beste lezer, tast dit historisch natuurgebied en dit erfgoed niet nog verder aan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	Nee
ZWE-00568	<p>1 Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is alles in en vanuit de omgeving moeilijk bereikbaar, en dan nog alleen per automobiel. Bij de alternatieve oplossing is alles in en vanuit de omgeving goed bereikbaar op de knooppunten, ook voor automobilisten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
2	<p>De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee
3	<p>Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerptractébesluit schiet in</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)</p>	Nee

	dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.		
4	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de wekzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegeteld, verliest de de economische onderbouwing van het project zijn geldigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	Nee
5	Mij ergert het dat u de bewoners van Lunetten en Hoograven in geluidsoverlast laat leven. Het niet aanpakken van de reusachtige geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het aanbrengen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van 1 a 2 jaar plaatsvinden, losgekoppeld van de reconstructie van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen.	De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.	Nee
6	Omdat spoorweglawaaï kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg. Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	Ja
7	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisseweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het	Nee

		tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	
8	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselmotor emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
10	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
11	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
12	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
13	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de	Nee

		ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	
14	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke berekening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja
15	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
16	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
17	In ieder geval is dit project voor mij onacceptabel als u het gebruikt om de zuidelijke wijken van Utrecht nog langer in het lawaai van de A12 te laten zitten.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
18	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
19	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fouragegebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foeragegebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foeragegebieden voldoende in	Ja

			beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	
20	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
21	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
22	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!		In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
23	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
24	Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppen, en het leefklimaat daar verslechteren.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00569	1 De uitbreiding van de A27 is een stap die niet meer van deze tijd is. Het is naar mijn idee een slecht doordacht idee om een mobiliteitsvraagstuk op te lossen door meer asfalt. Beter kunnen deze gelden geïnvesteerd worden in openbaar vervoer omdat daarmee het milieu minder belast wordt, er minder oppervlakte voor uitbreiding nodig is en minder hinder voor omwonenden creëert. Naar mijn idee is er teveel focus op het uitbreiden om meer ruimte te bieden aan auto's. Er zou gedegen onderzoek gedaan moeten worden naar mogelijkheden om te zorgen dat er minder auto's hoeven te rijden. Naast het redirectioneren naar openbaar vervoer, zouden carpoolstroken een uitkomst kunnen bieden. Uiteraard leek dat in het verleden geen oplossing te bieden, maar in deze tijd van online deelplatforms, buurtapps, etc. zou de potentie van een nieuw carpoolstrosysteem bekeken moeten worden. Bovendien zou er ook gekeken moeten worden naar het creëren van aparte rijstroken per klasse van geluid en uitstoot. Maw: stroken voor elektrische en waterstofvoertuigen aan de zijden waar geluidsoverlast maximaal storend is.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. De suggestie om aparte rijstroken per klasse aan te leggen wordt niet overgenomen; de handhaving van dergelijke stroken is onmogelijk.	Ja
	2 Als bewoner op minder dan 100 meter van deze snelweguitbreiding mijn woongenot en waarde van mijn huis verminderen. Ik eis dat in de plannen ruimte wordt opgenomen om 1) deze waardevermindering onafhankelijk te laten bepalen en 2) deze waardevermindering te vergoeden		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee

ZWE-00570	1	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	2	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	3	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
	4	De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	5	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	Ja
	6	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee

	Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.		
7	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	Ja
8	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
9	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluisverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
10	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fouragegebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foeragegebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foeragegebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
11	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

		geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.		
	12	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00571	1	Amelisweerd is het mooiste stukje natuur dat Utrecht rijk is. Het is schandelijk dat materieel gewin boven de belangrijke rust en stilte gaat die mensen ervaren als zij in Amelisweerd recreëren. Daarnaast is het gebied een veilige haven voor trekvogels en huizen er vele kleinere diersoorten. Hun natuurlijke habitat komt nu al reeds in het nauw. Door het besluit tot verbreding wordt dit habitat nog kleiner. We moeten Amelisweerd koesteren als de natuurlijke parel die Utrecht rijk is, met al haar historie en bijzonderheden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	2	Mensen in volkstuinten, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	3	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidsschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	4	Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	5	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	6	In het verleden is hard gevochten tegen de vernietiging van Amelisweerd door de A27. Die strijd wordt herinnerd in ee monument bij de A27. Wanneer knooppunt Rijnsweerd wordt gereconstrueerd moet u de monumentale waarde van dat monument respecteren. Ik mis elke verwijzing naar dat monument.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
	7	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake).	Nee

	ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	
8	Omdat Amelisweerd niet wettelijk wordt beschermd tegen verkeerslawaaï zijn de bezoekers er eigenlijk vogelvrij (maar vogels daarentegen zijn daar niet vrij). Het gaat om anderhalf miljoen bezoekers. Hun recreatiegenoegens moet u veel beter beschermen dan met een dakje op de bak. Kunt u de weg niet helemaal overkappen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (tunnel) en paragraaf 3.8 Natuur (Amelisweerd).	Nee
9	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
10	In het ontwerptractébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
11	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
12	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluiptverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00572	1 Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen	Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden. Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal	Ja

	<p>worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering.</p> <p>Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>	
2	<p>1. Prognose mobiliteit</p> <p>Binnen ons dorp is er discussie over het nut en noodzaak van de verbreding van de A27. Echter door het in tweeën knippen van de projecten A1/A27 en A27/ring Utrecht dwingt de Minister ons om te pleiten voor een verdere ontknoping van het wegennet op de ring Utrecht. Er is immers al besloten tot (deel) verbreding tussen in het project A1/A27.</p> <p>1.a. Ik verzoek u om de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten</p> <p>Er zijn nu files op de A27 maar ook veel drukte en verkeersonveilige situaties op de lokale wegen die door en langs Groenekan lopen. De uitkomst van dit project zou moeten zijn dat het onderliggende wegennet wordt ontlast.. Ik ga uit van vermindering van de hoeveelheid sluipverkeer door onze kern, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot.</p> <p>Ontsluiting USP : Toch constateren ik, op basis van het deelrapport Verkeer, dat bij de aansluiting Bilthoven (richting Utrecht) vertraging optreedt op de A27 door invoegend verkeer. Niet duidelijk is hoe groot deze vertraging exact is, noch de mate waarin het verkeer terugslaat op de N234 en de N417/Koningin Wilhelminaweg. . De maatregelen uit het TB A27/A1 lijken hiermee onvoldoende effect te sorteren.</p> <p>1.b. Ik verzoek u om de effecten invoegend verkeer inzichtelijk te maken.</p>	<p>Ten aanzien van de ontvlechting van Rijnsweerd en Lunetten:</p> <p>In uw zienswijze verzoekt u Rijkswaterstaat de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp zijn beide knooppunten al grotendeels ontvlochten. Zo worden de verkeersstromen vanuit Hilversum en Amersfoort richting Den Haag en richting Breda/Arnhem vroegtijdig van elkaar gescheiden. Dat geldt ook voor de verkeersstroom vanuit Breda richting Amersfoort, dat via een zogeheten bypass wordt afgewikkeld.</p> <p>Ten aanzien van sluipverkeer: Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat ten gevolge van het project Ring Utrecht een deel van het verkeer op het onderliggende wegennet via het hoofdwegennet zal gaan rijden. Specifiek voor de Koningin Wilhelminaweg ten zuiden van de aansluiting A27 Bilthoven nemen de intensiteiten op etmaalbasis af met ongeveer 7% in de projectsituatie ten opzichte van de referentiesituatie.</p> <p>Ten aanzien van de ontsluiting Utrecht Science Parc (USP): met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Niet alle knelpunten op en nabij de Ring Utrecht kunnen opgelost worden, vanwege enerzijds het taakstellend budget voor het project, en anderzijds de impact en kwaliteit voor de leefomgeving omdat het ruimtegebruik voor de snelweg dan nog groter zou worden. Het specifieke knelpunt dat u benoemt in uw zienswijze, de A27 in zuidelijke richting ter hoogte van de toerit Bilthoven, is hier een voorbeeld van. Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat dit specifieke knelpunt leidt tot vertraging in de ochtendspits op de A27 in zuidelijke richting en dat de kans op terugslag op de N234 en N417 reëel is.</p>	Nee
3	<p>2. scenario's</p> <p>WLO scenario's In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM 2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidswerende voorzieningen. Naar mijn mening dient de omgeving maximaal beschermd te worden.</p> <p>2.a. Ik wens dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p>	Nee
4	<p>3. geluidswerende voorzieningen</p> <p>Ik ben van mening dat optimale geluidswerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidswerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk:</p> <p>Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan:</p> <p>In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan.</p> <p>3.a. Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven.</p> <p>Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden, en de maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Dit heeft tot gevolg dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd wordt. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Wel is de start van de uitvoering - en in het verlengde daarvan ook de openstelling - van het TB Ring Utrecht vertraagd. Evengoed wordt er rekening gehouden met het feit dat op deze locatie twee keer werkzaamheden plaatsvinden en er wordt naar gestreefd om de hinder zo veel mogelijk te beperken.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al gerealiseerde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring</p>	Ja

		<p>Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten. Op deze locatie is ProRail bezig met het opstellen van een saneringsplan in het kader van MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) Spoor, waarin onderzocht of de geluidbelasting t.g.v. spoorwegverkeer met doelmatige maatregelen kan worden verlaagd. Dit saneringsplan is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 is echter wel meegenomen in het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Meer informatie over de bovenwettelijke maatregelen vindt u op: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail</p> <p>Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>	Ja
6	<p>5. Uitvoeringswijze schermen</p> <p>In bijlage 2 van het OTB zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt</p>	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bilthoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidschermen langs dit wegvak zijn uitgevoerd conform</p>	Nee

	<p>gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Ik ben van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan, bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden, eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen.</p> <p>5.a. ik wens duidelijkheid over de uitvoering van de schermen. Waarbij de voorkeur uitgaat naar waar nodig absorberend en zoveel mogelijk groene beplanting.</p>	<p>het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd; ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen.</p> <p>De vormgeving van de geluidsschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p>	
7	<p>6. Luchtkwaliteit</p> <p>Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoeken blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit.</p> <p>Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>	Ja
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p>	Ja
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen:</p> <p>8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen.</p> <p>Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het</p>	Ja

		<p>tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging.</p> <p>Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>	
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen</p> <p>Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren</p> <p>Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark).</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de NNN-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit. De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p> <p>De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>	Ja
11	<p>10. Realisatie met zo min mogelijk overlast</p> <p>Mijn angst is dat tijdens de uitvoeringsfase het dorp Groenekan onevenredig en zwaar wordt belast. Zeker gezien de lange realisatieduur van de twee Projecten is het beperken van de omgevingshinder van groot belang voor de omgeving voor zowel bewoners, ondernemers als natuur. Ik hoop dat u door goede samenwerking met de gemeente de Bilt en inspanning ten behoeve van het Doorstromingsplan de omgevingshinder, ook op de aanliggende wegen weet te beperken. Bij de aanbesteding dient zeer nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan de omgevingshinder, zowel de direct als indirect, binnen de gunningscriteria</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee

	10.a. Realiseer het project met zo min mogelijk overlast voor alles wat leeft en werkt in het dorp Groenekan. Communiceer tijdens de uitvoering goed met bewoners, leer van uitvoering A27/A1		
12	<p>11. Overige opmerkingen/adviezen:</p> <p>11.a. Externe Veiligheid Als inwoner van de gemeente de Bilt vraag ik uw aandacht voor de plasbrandaandachtsgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor (beschermende) maatregelen worden getroffen. Het is aan burger niet uit te leggen dat deze wel bescherming geniet voor het plaatsgebonden risico, maar dat er geen bescherming plaatsvindt tegen een plasbrand. Terwijl juist de plasbrand uitgaat van het effect en niet van een risico. Ik acht dit een onwenselijke situatie en vragen u maatregelen te treffen bij de woningen die in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen. Ik kan mij goed voorstellen dat er in dit geval geen bouwkundige maatregelen aan de woningen zijn zoals genoemd in de regeling Bouwbesluit, maar dat in de overdracht maatregelen worden getroffen (zoals een opstaande rand) die verspreiding van een brandende plas vloeistoffen beperken of voorkomen. Een en ander op basis van gelijkwaardigheid en kosteneffectiviteit zodat er een gewogen proces plaatsvindt.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone. Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dicht bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.</p>	Nee
13	<p>11.b. Energie - Zonnepanelen In het MMA is de ambitie geformuleerd dat de energie die nodig is om het wegsysteem te laten functioneren op een duurzame wijze wordt opgewekt, waarbij gekozen wordt voor zonne-energie. Samen met de gemeente de Bilt ben ik van mening is dit niet ambitieus genoeg is. Het Rijk, dat eveneens invulling moet geven aan het Klimaatakkoord, kan een waardevolle bijdrage leveren aan de verduurzaming van de regio door het strategisch inzetten van de beschikbare gronden rond de snelwegen. Door hier energievoorzieningen te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen, worden diverse voordelen behaald op het gebied van klimaat, landschap, ruimtelijke efficiëntie en financiën. Ik onderschrijf dan ook het pleidooi om hier gezamenlijk, met maatschappelijke partners, nadere invulling aan te geven.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p>	Nee
ZWE-00573	<p>1 Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	Ja
	<p>2 Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p>	Nee

3	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>	Ja
4	<p>De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.</p>	<p>Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidschermen.</p>	Nee
5	<p>En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.</p>	<p>De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja
6	<p>Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
7	<p>De landschapswal is nu een belangrijk geluidsslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).</p>	<p>De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging 2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.</p>	Ja
8	<p>In het verleden is hard gevochten tegen de vernietiging van Amelisweerd door de A27. Die strijd wordt herinnerd in ee monument bij de A27. Wanneer knooppunt Rijnsweerd wordt gereconstrueerd moet u de monumentale waarde van dat monument respecteren. Ik mis elke verwijzing naar dat monument.</p>	<p>Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.</p>	Nee

	9	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	10	De bereikbaarheid van de regio moet dringend verbeterd worden, en gelukkig is dit ook zeker heel goed mogelijk! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk voluit in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een geheel andere: de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak is tot mislukken gedoemd. Sterker nog, het resultaat zal zijn doel totaal voorbijschieten. Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nóg minder toegankelijk, en verzieken door het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
ZWE-00574	1	Ik reageer op de plannen van de verbreding van de A27 langs Utrecht-oost/Voordorp. Ik vind het te krankzinnig voor woorden dat hier überhaupt over gedacht wordt! Ik ben hier in 2004 komen wonen en sindsdien hoor ik steeds meer herrie van de A27, wat niet bepaald fijn is, om nog maar te zwijgen over alle fijnstof! Hoe halen jullie het in je hoofd om die snelweg nog eens te gaan verbreden met nog meer herrie en nog meer fijnstof, dus een enorme verslechtering van woongenot en gezondheid voor de mensen die in deze wijk wonen. Maar daar wordt niet aan gedacht! Nee, stel je voor dat je rekening houdt met de mensen die hier wonen! Lekker, nog meer asfalt, asfalteer heel NL dicht, lijkt me een goed plan. En dan nog: een bredere weg = meer auto's en over een X tijd is hij weer te smal. Laat het zoals het is! Laat mensen maar met het OV of met de fiets naar hun werk gaan. En kom hier zelf in Voordorp wonen, dan kun je zelf ervaren hoe fijn de herrie nu al is! En als je wil verhuizen kan je je huis straks aan de straatstenen niet meer kwijt en je huis daalt enorm in waarde. Want wie wil hier dan nog wonen? Eerst wordt er een wijk gebouwd en als die vol met mensen zit, komen jullie met het idiote plan om de snelweg langs de wijk eens lekker te gaan verbreden. Get real! Gewoon NIET langs een woonwijk. Maak de mensen die hier wonen en een woonhuis hebben het leven niet zuur!!!!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie. De geluidbelasting op uw woning is na realisatie project 1 dB lager dan in de situatie zonder uitvoering van het project. Daarmee wordt de geluidbelasting door de getroffen maatregelen bij uw woning lager en zal u minder herrie ervaren in de toekomst.	Ja
ZWE-00575	1	Hoewel wij begrijpen dat een hogere verkeersdruk om maatregelen vraagt, betwijfelen wij of de geprognosticeerde hogere verkeersdruk reëel is. Mede gezien recente publicaties van onder andere het CPB. Decisio heeft een MKBA uitgevoerd, waarbij Decisio eigen economische groeiscenario's heeft gebruikt. Alleen bij hun scenario van hoge groei had dit project een positief saldo. Intussen hebben PBL en CPB nieuwe scenario's openbaar gemaakt. Bij gebruik van die scenario's blijkt het project verre van rendabel te zijn, zelfs niet als de economie de komende 100 (!) jaar blijft groeien. Wij verzoek u nieuwe berekeningen te laten uitvoeren op basis van de meest recente economische groeiscenario's voordat hierover besluitvorming kan plaatsvinden. Wij verzoeken u dan ook van de verbreding af te zien op basis van deze verouderde scenario's. Daarnaast is de kans groot dat tegen de tijd dat de verbreding gereed is, er meer 'zelfrijdende' auto's zijn, of andere voorzieningen waardoor de onderlinge afstand tussen voertuigen tot een minimum beperkt zal worden, waardoor de efficiëntie van het asfaltoppervlak flink zal toenemen. Dit doet ons ernstig twijfelen aan de juistheid van de kosten-batenanalyse. Verder zal een verbreding van de bak ten koste gaan van een natuurgebied dat zeer geliefd is bij de bewoners van Utrecht en met name de bewoners aan de oostkant van de stad. De compensatie weegt o.i. niet op tegen het verdwijnen van bomen (gras op een dak is toch echt iets anders), overigens niet alleen bij Amelisweerd, maar langs de hele snelweg verdwijnen bomen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau) Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die vanuit de cultuurhistorische context beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht begin 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds uitgegaan van de meest recente inzichten over de lange termijn ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer in Nederland. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn steeds toegepast. Zie voor meer achtergronden over de achtergronden van het	Ja

		<p>gehanteerde verkeersmodel bijlage A van het deelrapport verkeer. Zie voor meer informatie over de lange termijn economische ontwikkelingen de publicaties van CPB/PBL. Zie ook het - eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Opgemerkt wordt dat de te hanteren uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
2	<p>Mocht de verbreding doorgaan, dan is onze grootste zorg de toename van de geluidbelasting op onze gevels in het Zwarte Woud als gevolg van de plannen voor de uitbreiding van de A27 met extra rijstroken. Uit bijlage 9e deelrapport specifiek, Rekenresultaten gemeente Utrecht, behorende bij het Akoestisch onderzoek OTB/MER 2e fase Ring Utrecht, blijkt dat de geluidbelasting op diverse woningen in onze buurt toeneemt. Daarbij is de westelijke gevel beschouwd. Deze gevel is echter niet maatgevend; dat zijn de oostelijke gevels van de woningen. Verder valt op dat voor diverse appartementen aan het Zwarte Woud en de Nieuwe Houtenseweg een meethoogte van 1,5 m is aangehouden, terwijl deze appartementen zich op de eerste en tweede verdieping bevinden. Kortom, de berekeningen van de geluidsbelasting gaan uit van onjuiste uitgangspunten en wij vermoeden dat de geluidbelasting op deze appartementen nóg verder zal toenemen wanneer met de juiste uitgangspunten wordt gerekend. Wij vinden dit onaanvaardbaar.</p> <p>Tussen de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud bevindt zich een grote open ruimte waar veel geluid tussen door komt. Op dit moment staan in deze open ruimte diverse volwassen bomen. In de geluidberekeningen is geen rekening gehouden met het feit dat deze volwassen bomen gekapt gaan worden. Deze mogen volgens de geluidsrekenmodellen misschien niet worden meegerekend als geluidwerend, maar in de praktijk werkt dit hier op dit moment wel degelijk zo! Wij voorzien dan ook in de praktijk een nóg grotere toename van de geluidbelasting in vergelijking met de uitkomsten uit het gehanteerde geluidmodel, een model dat uitgaat van jaarlijkse gemiddelden qua windrichting, weersomstandigheden etc.</p> <p>Het bestaande geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud zal verwijderd worden om plaats te kunnen maken voor de uitbreiding. Dit betekent dat de rijstroken nóg dichterbij onze woningen komen te liggen. Zoals hierboven beschreven zullen er ook diverse volwassen bomen gekapt moeten worden om ruimte te creëren voor de snelweguitbreiding.</p> <p>Tot onze grote verbazing hebben wij geconstateerd dat er géén nieuw geluidscherm voor terug komt. Dit vinden wij onacceptabel. Te meer omdat in een eerdere fase van het project wel was voorzien in een nieuw geluidsscherm.</p> <p>Uit tabel 5-17 van het deelrapport geluid blijkt dat het plaatsen van een doelmatig geluidscherm L een extra geluidreductie oplevert van 11 dB. Dit tegen een meerprijs van</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p>	Nee

	<p>3%. Hierbij ging het om de vervanging van het gehele lengte van het huidige geluidsscherm. Wij zijn van mening dat gezien de ligging van de twee grote kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud, kan worden volstaan met een geluidsscherm ter hoogte van de open ruimte tussen de kantoorgebouwen in. Als alleen een geluidsscherm wordt gerealiseerd ter hoogte van deze open ruimte, zullen de kosten lager uitvallen en zal de gewenste geluidreductie tot stand komen. Wij zijn van mening dat er een onjuiste maatschappelijke kosten-baten analyse heeft plaats gevonden door het aanvankelijk geplande geluidsscherm uit te plannen de schrappen.</p>		
3	<p>Zoals hierboven beschreven, bevinden zich in de open ruimte tussen de kantoorgebouwen diverse volwassen bomen. Hierdoor wordt de A27 vanaf het Zwarte Woud visueel dan ook niet ervaren, zie bijgaande foto. Volgens de uitbreidingsplannen van de A27 worden deze bomen gekapt, waardoor deze groene buffer tussen de A27 en onze woningen compleet verdwijnt. Dit betekent dat wij direct zicht op de A27 gaan krijgen, iets dat we verschrikkelijk zouden vinden. Wij betreuren het zeer dat er geen nieuwe bomen voor terug komen in de plannen ter hoogte van de open ruimte. Natuurcompensatie vindt plaats op locaties ver weg van ons directe omgeving. Wij zijn van mening dat dit ter hoogte van de open ruimte aan het Zwarte Woud zou moeten gebeuren in de vorm van een 'groen geluidsscherm'. Wanneer dit geluidsscherm wordt voorzien van gevelbeplanting, ontstaat toch een gewenst groen beeld.</p>	<p>De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg.</p>	Ja
4	<p>Niet alleen vanuit visueel oogpunt wensen wij een groen geluidsscherm, ook vanuit het aspect luchtkwaliteit. Op diverse plaatsen worden in de plannen bomenrijen, soms zelfs in meerdere lagen, verwijderd. In het RIVM rapport "Het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit, Update 2011", RIVM Rapport 680705019/2011 van J. Wesseling, S. van der Zee (GGD Amsterdam) en A. van Overveld wordt op de situatie van bomen langs een snelweg ingegaan.</p> <p>In het rapport is in sectie 4.5 voor een schematische situatie onderzocht wat het effect is van een aaneengesloten bomenrij langs een snelweg. Het effect van de bomenrij plus ondergroen is dat de concentraties op en direct naast de weg iets toenemen en de concentraties op grotere afstand iets afnemen omdat de luchtstroom omhoog wordt gestuwd. Hierbij is het eventuele effect van depositie van fijnstof op de bomen nog niet in rekening gebracht. Hoewel niet onderzocht, mag worden aangenomen dat meerdere boomrijen dit afschermdende effect versterken. Evenzo zal het verwijderen van bestaande bomenrijen naast een snelweg het opstuwende/afschermdende effect van de bomenrijen naar verwachting verminderen en in hogere bijdragen van de emissies van het wegverkeer in de omgeving resulteren.</p> <p>In het InnovatiePlatform Luchtkwaliteit (IPL) van RWS is het effect van groen langs wegen ook onderzocht en samengevat in "Toepassingsadvies Vegetatie, Het advies t.a.v. de toepassing van vegetatie ter verbetering van de luchtkwaliteit langs snelwegen, Rapportnummer IPL-2b". In het advies van het IPL wordt ook op de mogelijke afschermdende werking van groenstroken op grotere afstanden tot de weg gewezen. Tevens wordt gewaarschuwd voor potentieel negatieve effecten op kortere afstanden achter de vegetatie. Bij het uitdunnen van een bestaande groenstrook is het denkbaar dat mogelijke kleine positieve effecten teniet worden gedaan en dat negatieve effecten gaan optreden. Wij verzoeken een degelijk onderzoek naar de luchtkwaliteit en zo nodig om passende maatregelen om deze op peil te houden en zo mogelijk te verbeteren.</p>	<p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf</p> <p>Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen.</p> <p>Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>U geeft terecht aan dat er onderzoek is gedaan naar de invloed van bomen en struiken op de verspreiding van emissies van het wegverkeer. Echter, in de gevalideerde luchtmodellen mag niet met een dergelijk effect worden gerekend aangezien het effect ondanks het onderzoek nog onvoldoende wetenschappelijk onderbouwd is en het effect</p>	Ja

		<p>ook seizoensafhankelijk is. Om die reden zijn de effecten van het toevoegen of weghalen van groenstroken niet meegenomen in de berekeningen.</p> <p>Op diverse plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van de emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar de maatregelen specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven én geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p>	
5	<p>Buiten de snelwegbak ligt een folie, de risico's van werken rondom dat folie zijn ongekend. Letterlijk en figuurlijk, want er is geen beproefde methode om te verbreden boven zo'n folie en als het mis zou gaan (lekkage) zijn de gevolgen niet te overzien, met name niet voor de directe omgeving, waarbij de grond en bebouwing daarop grote schade kunnen oplopen.</p> <p>Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. Daarnaast zijn er risico's vanuit het oogpunt van externe veiligheid die niet zijn onderzocht. Verder vinden wij het onaanvaardbaar dat er geen regels zijn met betrekking tot geluid en overlast tijdens de 8 jarige bouwperiode!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>In de milieu-effectrapportage en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping. Uit de milieu-effectrapportage blijkt dat het aantal transporten met gevaarlijke stoffen niet zal toenemen. Ook de routing zal niet wijzigen. Uit de milieu-effectrapportage volgt verder dat binnen de grenswaarde van 10⁻⁶ voor de plaatsgebonden risicocontour geen (beperkt) kwetsbare objecten liggen. De overkapping/tunnel bij Amelisseweerd is niet langer dan 250 meter, reden waarom daar geen beperkingen aan het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn. Het groepsrisico neemt ten opzichte van de referentiesituatie alleen toe bij de "Uithof" omdat deze dichterbij de verbindingsweg Breda – Amersfoort komt te liggen. De verantwoording van deze toename is in het deelrapport "Externe Veiligheid" adequaat beschreven.</p> <p>Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.</p>	Ja
6	<p>Wij verzoeken u af te zien van de verbreding, deze is gezien recente toekomstscenario's onverantwoord. Behoed uzelf voor een historische vergissing! Wij verzoeken u een nieuwe kosten baten analyse uit te voeren op basis van de meest recente toekomstscenario's zoals opgesteld door CBP en het PBL voordat hierover besluitvorming</p>	<p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat</p>	Nee

		<p>kán en mág plaatsvinden. Mochten de plannen toch doorgang vinden, dan verzoeken wij middels deze zienswijze nadrukkelijk om vermindering van de geluidbelasting op de gevels van onze woningen in het Zwarte Woud als gevolg van de plannen, de mag niet hoger worden dan de huidige geluidbelasting. Het liefst zien wij dit gebeuren door een overkapping van de A 27 zoals aan de andere kant van Utrecht is gebeurd bij Leidsche Rijn. Mocht dit niet haalbaar zijn dat verzoeken wij u ter hoogte van de open ruimte tussen de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud een 'groen geluidsscherm' te plaatsen. Dit scherm zal op een vergelijkbare hoogte als de huidige bomen (ca. 12 m) geplaatst moeten worden teneinde de 'open ruimte' af te sluiten en de geluidbelasting zo laag mogelijk en de luchtkwaliteit zo optimaal mogelijk te krijgen.</p> <p>Wanneer u ons tegemoet kan komen op deze punten, zal de afbraak van ons woongenot en -milieu in onze geliefde buurt als gevolg van de uitbreidingsplannen zo veel mogelijk beperkt kunnen blijven alsmede de (economische) waardevermindering van onze woningen. Wij vragen u, mochten de plannen doorgang vinden, de overlast tijdens de langdurige periode van werkzaamheden tot een minimum te beperken en hierover in overleg te treden met de omwonenden.</p>	<p>informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijekomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p>	
ZWE-00576	1	<p>Ruim 36 jaar woon ik nu in Lunetten/Utrecht en in die jaren is de verkeersoverlast alleen maar toegenomen. Slapen met een open raam is niet mogelijk, in de tuin zitten gaat vergezeld van een voortdurend geruis van auto's. Ik denk maar niet teveel aan de rotzooi die ik in al die jaren heb ingeademd en die de opgroeiende kinderen in de buurt inademen als ze buiten spelen.</p>	<p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p> <p>Door de aanleg van dit project gaat de situatie bij de woning erop vooruit ten opzichte van de situatie dat het project niet gebouwd zou worden. De geluidbelasting op de woning zal door dit project met 6 dB afnemen.</p>	Nee
	2	<p>En nu ligt er dan het plan om de A27 te verbreden. En dit dan op een manier die wat er nog over is aan natuur, buitensporig aantast. Want het idee om de bak in Amelisweerd te verbreden is onnodig. Binnen de bestaande bak passen ook al twee maal zes rijstroken. Het is goedkoper om gebruik te maken van de bestaande bak. Hiermee wordt bovendien verdere beschadiging van de omgeving voorkomen. Daar komt nog iets anders bij: een maximumsnelheid van 80 km/u zou winst opleveren wat betreft een betere doorstroming van het verkeer, minder geluidsoverlast en minder fijnstof.</p>	<p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p>	Ja
	3	<p>Onderzoeken hebben uitgewezen dat wegbreedingen niet helpen tegen files. Eventjes lijken ze soelaas te bieden, maar al gauw bewerken ze het tegenovergestelde van wat ze beoogden en hebben ze juist een aanzuigende werking. De gevolgen daarvan zullen u duidelijk zijn: meer broeikasgassen ten gevolge van toegenomen automobilititeit, meer lawaai...</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p>	Ja

			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).	
	4	Ik vind het erg jammer dat u met uw plannen voor de A27 alleen maar oog lijkt te hebben voor toename van asfalt en niet voor het verdwijnen van natuur en voor het welzijn van de mensen die in de omgeving van (snel)wegen wonen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee
ZWE-00577	1	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Wanneer u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerptracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af. Met name het gat bij Lunetten tussen de twee kantoorgebouwen bij het zwarte woud. Wat we begrepen gaan de bomen weg en komt er geen geluidsmuur. Hiermee wordt al aangegeven dat er extra geluidsoverlast zal zijn wat ook de gestelde grenswaarden zal overschiden. Dit vinden wij niet acceptabel en tekenen hier bezwaar tegen.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. Uit aanvullend onderzoek, dat is uitgevoerd naar aanleiding van opmerkingen van bewoners op de informatieavond en de ingediende zienswijzen, is gebleken dat er een doelmatig scherm tussen de gebouwen Woudstede en ARBO geplaatst kan worden. Het tracébesluit is hierop aangepast. Deze wijziging is te vinden in de Nota van Wijziging 2020. Het scherm komt rechtop te staan en wordt van transparant materiaal gebouwd.	Ja
	2	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen fly-overs van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een behoorlijke geluidafscherming te bereiken. De schermen moeten overal minimaal 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Ook moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van volledig geluidabsorberende tegels.	Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.	Ja
ZWE-00578	1	Van goed, intelligent, beleid mogen we toch verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een wel heel slecht voorbeeld: als het al eventjes werkt, dan toch zeker niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in verhevigde mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer : dat kan beter, frequenter, en betrouwbaarder . Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, veel beter mee uit zullen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	2	Recentelijk hebben het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geconstateerd dat de aanleg van extra snelwegen in Nederland niet meer rendabel is.! Dat geldt dan toch zeker voor dit project, dat door alle ingrepen in de leefomgeving van mens, dier en plant toch al extra duur is. Zelfs organisaties als RAI, Bovag, ANWB, en andere belangenbehartigers van automobilisten, pleiten er allemaal voor files op te lossen door rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie. Daarentegen veroorzaken asfalt en wegverbredingen, zeker op de lange termijn, alleen maar méér files.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	3	Ik vind dat de regering nu haar besluit moet herzien op basis van voortschrijdend inzicht door terug te komen op haar doelstelling ` de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Als oplossing moet de regering de infrastructuur verbeteren met openbaar vervoer, dus niet met meer asfalt en meer	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee

		autobewegingen. Hiermee voldoet de regering tevens veel beter aan aan de andere doelstelling 'de kwaliteit van de leefomgeving in stand houden'.		
	4	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	5	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	6	De EU voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 strenger worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	7	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
ZWE-00579	1	Als u files wil verminderen moet u niet de snelwegen verbreden maar het reistijdverlies in de stad en op het onderliggend wegennet aanpakken. Dat is nl. veel groter dan het reistijdverlies (en dus de toegerekende kosten) op de snelwegen rond de stad. Vanwege gebrek aan ruimte in en om de steden zal die aanpak moeten bestaan uit verbetering van het fiets- en OV-netwerk zodat het wegverkeer afneemt en met de huidige wegcapaciteit in de steden de files afnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	2	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
	3	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
	4	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

6	Het is onbegrijpelijk dat potentiële mogelijkheden om alternatieve energie op te wekken bij projecten die vallen onder de verantwoordelijkheid van een milieuminister niet optimaal worden benut. Geluidwerende schermen langs de Ring dienen dan ook standaard als een geïntegreerd zonnepaneel te worden uitgevoerd, al dan niet in combinatie met de ombouw.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
7	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	In het ontwerptractébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
9	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluisverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
10	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
11	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
12	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De	Ja

		maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).		
13	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Nee	
14	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee	
15	De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen toenemen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch toenemen. Daarnaast is het ook zeer waarschijnlijk dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee	
16	Zoals uit bovenstaande blijkt, heeft u onvoldoende gegevens uit de laatste paar jaar gebruikt. Ik denk dan aan gegevens van CBL, toekomstige verwachte ontwikkelingen richting 2030 en verder.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee	
ZWE-00580	1	Verbreding van wegen en dus nog meer wegverkeer gaat niet samen met minder energiegebruiken en minder CO2-emissies. Trein, bus en (elektrische) fiets zijn het energiezuinige, CO2-vrije alternatief. Dus geen verbreding van de Ring en geen nieuwe wegen meer.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
	2		In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee

	Doe meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dat is de enige intelligente en toekomstbestendige oplossing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	
3	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
4	De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
5	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
6	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
7	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
8	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
9	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
10	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg. Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin	Ja

		<p>geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	
11	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
12	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja
14	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het	Nee

			ontwerptracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	
	15	Er is veel haast gemaakt, dat zie je ook aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er nog zijn. Door een paar maanden langer na te denken was er een veel beter ontwerptracébesluit geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn, want het modelsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het hele project niet nodig is. Van uitstel zou afstel komen, voor alle partijen beter, juist voor u.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en gebruik nieuwe WLO scenario's) en paragraaf 2.12 Procedures.	Nee
ZWE-00581	1	Lucht kwaliteit in Utrecht De leefbaarheid van de stad Utrecht en haar omgeving neemt door de verbreding af. De prognose van Rijkswaterstaat gaat uit van 70.000 extra auto's per jaar op de A27. Dit levert veel extra geluidsoverlast en fijnstof op. Op beide vlakken scoort Utrecht nu al niet goed. De afweging van enkele minuten tijdwinst per dag voor duizenden reizigers tegenover verdere achteruitgang van de luchtkwaliteit voor tienduizenden Utrechters moet dan ook in het voordeel van deze laatste uitvallen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.	Ja
	2	Uitvoering strookt niet met opdracht aan regering. In juni 2015 heeft de rechter in het zogenaamde "Urgenda arrest" bepaald dat de regering te weinig doet om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen [1]. Aan de overheid is opdracht gegeven er voor te zorgen dat de uitstoot over 4 jaar (in 2020) 25% lager is dan in 1990 in plaats van de door de regering beoogde maximaal 17%. Een betrouwbare overheid luistert en handelt naar het oordeel van de rechtbank, eens te meer daar de regering de motivatie van de rechtbank niet betwist en slechts op staatsrechtelijke c.q. procedurele gronden hoger beroep heeft aangetekend. Het verbreden van de A27/A28 en de daarmee gepaard gaande toegenomen uitstoot, is in strijd met de uitspraak van de rechter en "[de] zorgplicht [van de Staat] voor de bescherming en verbetering van het leefmilieu." (Urgenda arrest).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Nee
	3	Vreemd genoeg is de onderbouwing van de noodzaak voor deze kostbare operatie hopeloos verouderd. Duidelijk is inmiddels dat de prognoses destijds uitgingen van een veel grotere groei van het verkeer dan nu blijkt. Het traject staat niet hoog in de fileranglijst. Sterker nog, uit actuele gegevens van Tomtom blijkt dat de filedruk rond Utrecht sinds 2008-2010 is gedaald, niet gestegen [2]. Deze gegevens van Tomtom zijn onpartijdig, actueel en gebaseerd op continue metingen. Vergelijk dat met de verouderde, kwalitatief dubieuze gegevens uit het Nationaal Regionaal Model van Rijkswaterstaat waarop het OTB is gebaseerd, en de enige conclusie kan zijn dat de overheid haar huiswerk opnieuw dient te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer). In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds van de meest recente inzichten uitgegaan. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016. In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van het verkeersmodel plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen	Ja

		<p>in het model. Met het geactualiseerde model zijn de modelberekeningen uitgevoerd. Zie de bijlage bij de oplegnotitie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde uitgangspunten en bronnen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
4	<p>Verbreiding is geen duurzame oplossing, ook niet op de weg. Alternatieven wel. Hoe vervelend ook voor de mensen die er in staan, files zijn een onmiskenbaar gegeven in de randstad, hoeveel extra asfalt er ook gelegd wordt. Dat mag wel blijken uit het feit dat de 10 (!) rijstroken die sinds 1982 ten bate van de A27 zijn aangelegd, nu blijkbaar al tekort schieten. Nog vier baantjes er bij? Dat lost het probleem niet op. Inmiddels bestaat er literatuur genoeg over hoe het oplossen van de ene file, de andere veroorzaakt.</p> <p>Duurzame oplossingen op de weg liggen in het verschiet. De ontwikkeling van zelfrijdende auto's gaat snel, zeer snel. Zelfrijdende auto's kunnen dichter op elkaar rijden en maken efficiënter gebruik van de weg. In 2026, wanneer het plan op zijn vroegst klaar kan zijn, zijn de technologische mogelijkheden van zelfrijdende auto's naar alle waarschijnlijkheid zo ver gevorderd dat de 1.2 miljard euro die het plan dan minimaal gekost heeft, weggegooid geld blijkt. Beter kan een dergelijk bedrag geïnvesteerd worden in technologische oplossingen van files. Nederland kan koploper worden in de technologie die zelfrijdende auto's in staat stelt verkeersdoorstroming te bevorderen. Deze technologie kan vervolgens geëxporteerd worden en geld opleveren, files vindt men immers in de hele wereld.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p>	Nee
5	<p>Verdere achterstand bij natuurcompensatie tast geloofwaardigheid overheid aan. Inmiddels wordt er al enkele jaren gezocht naar locaties die gebruikt kunnen worden voor compensatie van natuurverlies door de verbreding van de A12. Door een herinrichting van het kruispunt bij Vechten zullen nog meer bomen gekapt moeten worden die lokaal gecompenseerd moeten worden. Hiervoor is men ook al tijden op zoek naar geschikte locaties omdat geschikte terreinen schaars zijn. Een betrouwbare overheid mag niet toestaan dat er chronische en oplopende achterstand ontstaat bij noodzakelijke natuurcompensatie. Ik dring er dan ook op aan dat de huidige achterstand volledig wordt weggewerkt alvorens nieuwe verplichtingen aan te gaan. Ook dient de compensatie van de gevolgen van het OTB rond te zijn alvorens met de uitvoering wordt begonnen.</p>	<p>Van (verdere) achterstand in de uitvoering van natuur- of boscompensatie is geen sprake. Voor de wegverbreding A12 Utrecht-Veenendaal is de aangetaste natuur (NNN) destijds gecompenseerd en aangelegd vóór aanvang van de werkzaamheden aan de weg en inmiddels is de noodzakelijke boscompensatie voor 100% gerealiseerd. Ook voor de Ring Utrecht vindt de natuur- en boscompensatie binnen de wettelijke kaders en termijnen plaats.</p>	Ja
6	<p>Draagvlak ontbreekt regionaal en provinciaal. De gemeente Utrecht, heeft een zienswijze ingediend of zal dit doen omdat ook zij het niet eens is met de wijze waarop er aan de aanpak van de A27/A28 vorm wordt gegeven [3]. Daarbij moet u zich realiseren dat de gemeente Utrecht bij uitstek in staat is om belangen van mobiliteit en leefbaarheid tegen elkaar af te wegen. Ook vanuit de Provinciale Staten is er een duidelijk signaal afgegeven aan het Rijk met betrekking tot de voorgenomen verbreding van de A27 bij Amelisweerd. In een aangenomen motie wordt er gepleit voor een variant zonder verbreding van de 'bak' [4]. Het kan toch niet zo zijn dat men het lokaal, regionaal en provinciaal eens is over de onwenselijkheid van dit plan en dat dit dan toch vanuit Den Haag wordt doorgedrukt? Daarmee laadt de Minister de verdenking op zich dat zij haar prestige boven het belang van het land stelt.</p>	<p>De minister neemt een besluit op basis van alle beschikbare informatie waarbij ook de standpunten van de lokale en regionale overheden een onderdeel van uitmaken. De provincie Utrecht heeft ingestemd met het voorkeursalternatief, de voorkeursvariant en met de lokale inpassingen. Ook de gemeente Utrecht gaat uit van de realisatie van de Ring Utrecht in haar eigen mobiliteitsbeleid. Dat neemt niet weg dat de gemeente Utrecht moeite heeft met de oplossing nabij Amelisweerd. Deze bezwaren zijn uitgebreid bekeken en alternatieven en varianten zijn onderzocht. Dit heeft niet geleid tot een andere uitkomst.</p>	Nee
ZWE-00582	<p>1 Ik woon met mijn gezin sinds 1994 in Rijnsweerd en ben daarmee een direct belanghebbende en ervaringsdeskundige met betrekking tot de effecten van de A27 op de buurt Rijnsweerd. De huidige geluidsdruk van de A27 op onze wijk is nu al enorm, het</p>	<p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het</p>	Ja

	<p>is er nooit stil en sterker nog tijdens de spits is het geluid soms zo oorverdovend dat het nodig is om ramen dicht te doen Uw huidige plannen leiden tot een exponentiële toename van de het verkeer (meer asfalt, meer auto's) en daarmee tot nog meer geluidshinder. Moeilijker vast te stellen, maar dat kan niet anders, zullen ook de negatieve gevolgen op de luchtkwaliteit verder toenemen (uitstoot gevaarlijke stoffen en fijnstof), terwijl Utrecht (en Nederland) nu al niet voldoen aan Europese normen. Ook geeft dat meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Uw plannen verslechteren deze situatie enorm en zijn onacceptabel en vormen een direct gevaar voor het welzijn van een grote groep burgers en veroorzaken verder toename van maatschappelijke kosten.</p>	<p>algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijsweerd.</p>	
2	<p>Uw ontwerptraacé besluit Ring Utrecht roept tevens een sterk gevoel van herhaling op. Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 gestreden is om Amelisweerd. Nu zijn monumenten niet louter bedoeld als opsiering. Zij waarschuwen ons om fouten, gemaakt in het verleden, niet nogmaals te maken. Zo ook hier. Dit monumentje schreeuwt ons toe: "Stop met dit zinloze project nu dat nog mogelijk is!" In plaats van goed te luisteren naar deze, voor u, "inconvenient truth", wilt u het nu domweg vernietigen. Een beetje respect, graag voor de lessen uit het verleden. Of schaamt u zich zozeer voor de onderneming waarmee u bezig bent, dat u het niet meer durft aan te kijken? Prestige en eer zijn nooit argumenten die u zouden moeten weerhouden van het heroverwegen van een te megalomaan plan dat zowel te duur is, niet nodig en de gezondheid van een grote groep burgers bedreigt.</p>	<p>Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.</p>	Nee
3	<p>Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p>	Nee
4	<p>Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
5	<p>Files kosten de mensen tijd. Natuurlijk willen we allemaal de ons toegemeten tijd zo aangenaam en nuttig mogelijk besteden, dus uw streven om dit reistijdverlies zo veel mogelijk te beperken verdient absoluut bijval. Maar dan moeten natuurlijk wel de grootste knelpunten het eerst aangepakt worden. En dat is nu waar uw beleid tekort schiet. Want waar is dat reistijdverlies het grootst? Dat blijkt niet op de snelwegen te zijn; het verbreden daarvan heeft daardoor weinig effect. Nee, het grootste tijdverlies vindt plaats in of rond de stad. Nu is de ruimte in en om de steden beperkt, dus wegwitbreiding is daar toch al geen optie. Er is gelukkig een effectievere aanpak mogelijk: In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer-aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Park, binnenstad, etc). We moeten ook het fiets-verkeer sterk bevorderen. Er valt nog heel veel te verbeteren aan voorzieningen voor fietsers, en aan het OV-netwerk. En als we dat doen, zal het wegverkeer afnemen, en zullen de files verminderen, zonder dat we de wegcapaciteit hoeven te verhogen. Dat scheelt veel autoverkeer en dát is beter voor natuur, milieu, het klimaat – en dus ook voor de mens.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).</p>	Nee

6	De norm uit de nota Mobiliteit is gesteld op 2. Uit uw berekeningen komt naar voren, dat, bij "realistische groei", deze norm zonder maatregelen al bijna gehaald wordt: we komen dan op 2,1 uit. Dat betekent dat de reistijd in de spits 5% (2,1 gedeeld door 2) langer is dan de norm eist. Dan is een project als dit, met al zijn kwalijke gevolgen, toch onnodig zwaar? Dat is met een kanon op een mug schieten! En dat blijkt ook wel: met het project wordt het resultaat 1.2: dat is onnodig ver onder de norm. Voor een lichte daling van 2,1 naar 2 kunt u toch volstaan met minder ingrijpende, minder schadelijke, en goedkopere maatregelen? Trouwens, ook bij die zogenaamde "realistische groei" zet ik mijn vraagtekens. Wilt u ons werkelijk laten geloven, dat Nederland nog tientallen jaren zal blijven groeien? Dat verwacht u toch zeker zelf ook niet?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
7	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
8	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
9	Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	Ja
10	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
11	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode tot een minimum beperkt. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden	Ja

	ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	weggenomen, zodat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is.	
12	De landschapswal is nu een belangrijk geluidlek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging 2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	Ja
13	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
14	Geluidswerende maatregelen over de volle lengte van de A27/A28 aan de oostkant van Utrecht	Voor de uitvoering van de nieuw te plaatsen geluidschermen ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord geldt het volgende: Alle schermen worden rechtopstaand geplaatst. De schermen tussen de aansluiting Papendorp en het Merwedekanaal worden transparant uitgevoerd. Om ongewenste toenames van de geluidbelasting te voorkomen, dienen deze schermen te worden uitgevoerd als een zgn. zaagtandconstructie, waarbij de onderste meter en de horizontale delen absorberend worden uitgevoerd. Het scherm tussen de bedrijfsgebouwen aan het Zwarte Woud wordt transparant uitgevoerd. Alle overige schermen worden niet-transparant uitgevoerd en voorzien van geluidabsorberend materiaal zoals aangegeven in bijlage 2 van het Tracébesluit 2020. Om de toepassing van zonnepanelen in of op de geluidschermen niet onmogelijk te maken is het toegestaan om de geluidweerkaatsing ook op een andere manier te beperken, bijvoorbeeld door (delen van) de schermen onder een andere hellingshoek te plaatsen. Daarbij geldt als strikte randvoorwaarde voor de toepassing van zonnepanelen in de geluidschermen dat de geluidbelasting die de betrokken geluidsgevoelige objecten vanwege de weg ondervinden niet hoger mag zijn dan de waarden die in het akoestisch onderzoek behorende bij het Tracébesluit 2020 zijn vermeld. De verbindingsweg van de A28-oost naar de A27-zuid (wegvak u) loopt vanaf de kruising met de A27 af om aan te sluiten op de A27. In verband met de visuele inpassing wordt tussen km. 0,400u en km. 0,730u de bovenkant van het scherm op één hoogte aangelegd. Dit betekent dat de hoogte ten opzichte van het wegdek aan de zuidzijde 6 meter bedraagt en aan de noordzijde 2 meter en heeft aan de uiteinde dan dezelfde hoogte als de aansluitende schermen. De vormgeving van de geluidschermen is nader uitgewerkt in het Esthetisch programma van eisen, waar speciale aandacht is geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.	Ja
15	Doorvoering van een 80 KM zone op de A27/A28 in de directe omgeving van woonwijken (Lunetten, Rijnsweerd, Voordorp).	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden	Ja

		<p>doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>		
	16	Verhoging van het lage gedeelte van het geluidsscherm langs de Waterlinieweg tussen stoplichten Pythagoraslaan en aansluiting A28.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee
	17	Ontwikkel visie op de hoe de cultuurhistorische waarde van het hele gebied en de Hollandse waterlinie in het bijzonder (die op de lijst staat om UNESCO wereld erfgoed te worden) verder worden bewaard en verder begroot.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
ZWE-00583	1	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).	Nee
	3	Eind 2015 brachten het Centraal Planbureau en Planbureau voor Leefomgeving nieuwe scenario's uit voor economische groei in Nederland en de voorgenomen verbreding van de A27. De conclusie is dat de verbreding naar 2 maal 7 rijstroken zich in 100 jaar nog niet terugverdient, wat je ook met enig realisme veronderstelt voor economische groei.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	4	De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
	5	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	In 2015 heeft de regering toegezegd het Urgenda klimaatvonnis te gaan uitvoeren. Dan is het onacceptabel dat de minister van Infrastructuur en Milieu voortgaat op de weg van meer asfalt, omdat dat autogebruik, en zodoende de koolstofdioxide uitstoot stimuleert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

	7	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
	8	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	9	Het feit dat zowel de gemeente Utrecht als de Provincie Utrecht ook niet akkoord gaan met verbreding van de A27 is een gegeven dat u niet zomaar naast u neer kunt leggen.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00584	1	Op 14 maart 2016 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu ("de Minister") het Ontwerp-Tracébesluit A27/A1 2 Ring Utrecht ("OTB") vastgesteld. Namens cliënt, Agterberg Vastgoed B.V., maak ik hierbij van de mogelijkheid gebruik om tegen het OTB een zienswijze naar voren te brengen. Kort gezegd, is voor de uitvoering van het OTB de verwerving van een aantal percelen van cliënt benodigd. Gelet op de nadelige gevolgen die het OTB voor cliënt heeft, kan cliënt hier niet mee instemmen. In het navolgende zal dit worden toegelicht. Voor een goed begrip van de zienswijze zal in het hiernavolgende eerst worden ingegaan op de situering van het bedrijf van cliënt en de gevolgen die het OTB voor cliënt heeft.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	Feiten en omstandigheden Achtergrond bedrijf Agterberg 1.1 Agterberg is een familiebedrijf dat al ruim 60 jaar werkzaamheden verricht op het groene en grijze werkgebied. Het bedrijf is gespecialiseerd in het verzorgen van grond-, weg en waterbouw, grootgroenvoorziening en cultuurtechnische werken met een bijzondere expertise op het gebied van sportaccommodaties en natuurgras. Agterberg heeft meerdere locaties waarvan één is gelegen aan de Utrechtseweg en één aan de Biltsestraatweg. Het terrein van Agterberg in Utrecht is opgedeeld in twee delen. Het ene deel ligt aan de westelijke kant van de A27 ("het Westelijk terrein") het andere deel ligt aan de oostkant van de A27 ("het Oostelijk terrein"). De ligging van de percelen is aangegeven in afbeelding 1 (zie ook bijlage 1). Afbeelding 1: Westelijk terrein (percelen 1 281, 1 1 75, 1 70) en Oostelijk terrein (percelen 281, 282, 1074, 2542, 2544, 2546) Tracébesluit 1.4 Het OTB maakt de verbreding van de A27/Ring Utrecht mogelijk. Om ervoor te zorgen dat het verkeer vlot en veilig kan doorstromen, wordt de capaciteit van de A27 en de A12 vergroot door het toevoegen van extra rijstroken. In het OTB staan de voorstellen voor de wijzigingen aan de A27 en de A12 beschreven. 1.5 Uit het OTB volgt dat ter plaatse van de percelen van cliënt een aantal maatregelen zal worden getroffen teneinde de verbreding van de A27 mogelijk te maken. Zo wordt op het naastgelegen viaduct een (nieuwe) geluidswal geplaatst, wordt het talud aan beide kanten van de A27 verlegd en dient een gedeelte van de percelen van cliënt op het Oostelijk terrein te worden verworven vanwege de verlegging van een parallelweg.	Dit onderdeel van de zienswijze is voorkennisgeving aangenomen.	Nee
	3	Dat een gedeelte van de percelen op het Oostelijk terrein ten behoeve van de uitvoering van het OTB moet worden verworven, bleek al in het najaar van 2015. Dit vormde voor Rijkswaterstaat aanleiding om met cliënt in overleg te treden over de aankoop van (een deel van) haar percelen op het Oostelijk terrein. Cliënt heeft tijdens deze gesprekken	Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit is met uw cliënt overleg gevoerd. Het ontwerp is naar aanleiding van dit overleg gewijzigd. Het gewijzigde ontwerp is te vinden in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit. Een damwand op het westelijk perceel is opgenomen in deze wijziging.	Ja

	<p>aangegeven dat zij in beginsel bereid is de voor de uitvoering van het OTB benodigde percelen te verkopen, mits een maatregel op het talud aan de westkant van de A27 zou worden getroffen (te weten het plaatsen van een damwand, zie over deze maatregel hierna). Door Rijkswaterstaat is tijdens een gesprek met cliënt in november 2015 aangegeven dat zij niet onwettig tegenover de voorgestelde maatregel stond en zou bekijken of deze kon worden ingepast in het OTB. Cliënt had er na dit gesprek vertrouwen in dat de maatregel zou worden getroffen en partijen er in der minne uit zouden komen. Uit het gesprek dat op 1 juni 2016 tussen Rijkswaterstaat en cliënt heeft plaatsgevonden, bleek echter dat dit geenszins het geval was. Gelet hierop, ziet cliënt zich genoodzaakt haar bezwaren tegen het OTB in het kader van de zienswijzeprocedure (nogmaals) uit een te zetten.</p>		
4	<p>Gronden van bezwaar Aankoop grond Oostelijk terrein 2.1 Uit het OTB blijkt dat de huidige weg die de percelen 282, 1 074, 2544, 2546, 1078' en 1 144^ ontsluiten, zal worden verlegd (zie blauwe pijl in afbeelding 2). Voor het verleggen van deze weg dient een deel van de percelen van cliënt, te weten de percelen 2544, 2546 en 1078, te worden verworven (zie de stippellijn in afbeelding 1).</p> <p>Het perceel met kadastrale aanduiding Gemeente Utrecht, sectie L, nummer 1078 is in eigendom van xxx, xx, xxx. Dit perceel is in eigendom van Stichting Het Utrechts Landschap.</p>	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee
5	<p>Zoals goed te zien is op afbeelding 1, is het Oostelijk terrein in de huidige situatie al zeer smal. Indien de grond die benodigd is voor het OTB zal moeten worden aangekocht c.q. onteigend, houdt cliënt nog maar een klein, smal gedeelte over van haar percelen op het Oostelijk terrein. De gebruiksmogelijkheden van het Oostelijk terrein worden hier enorm door beperkt. Na verkoop c.q. onteigening zal cliënt immers slechts beschikken over smalle stukken grond waar - gelet op de omvang en de indeling van de percelen - weinig tot geen uitbreiding mogelijk is. Dit terwijl het, gelet op de groei die Agterberg doormaakt, in de lijn der verwachting ligt dat Agterberg op den duur zal moeten uitbreiden.</p> <p>2.4 Uit afbeelding 1 blijkt dat de nieuwe weg zal lopen tot aan het perceel 1078 en de huidige ontsluiting zal worden verlegd naar de zijkant van dit perceel. Cliënt is hierdoor genoodzaakt de nodige aanpassingen in de terreinindeling door te voeren. Bovendien leidt de aanpassing tot een minder rendabele indeling van het terrein.</p> <p>2.5 Daarnaast is niet duidelijk hoe perceel 1144 - dat is gelegen naast perceel 1078 (bijlage 2) en in eigendom is van Stichting Het Utrechts Landschap (bijlage 3) - in de nieuwe situatie zal worden ontsloten. De nieuwe weg loopt namelijk - anders dan in de huidige situatie - niet verder dan perceel 1078. Cliënt vreest dat de ontsluiting via haar perceel zal moeten plaatsvinden en het Rijk nóg een gedeelte van perceel 1078 zal willen verwerven.</p> <p>2.6 Uit het voorgaande volgt dat het Oostelijk terrein door het OTB qua omvang en gebruiksmogelijkheden zeer wordt ingeperkt. Daarnaast is niet uitgesloten dat het Rijk nog een gedeelte van de percelen van cliënt nodig heeft voor de ontsluiting van het perceel dat eigendom is van Stichting Het Utrechts Landschap en het Oostelijk terrein nog verder wordt ingeperkt. Deze inperking staat in geen verhouding tot het doel dat daarmee wordt gediend, te weten het verleggen van een weg en talud. Cliënt is dan ook van oordeel dat de Minister het OTB in strijd met het evenredigheidsbeginsel heeft vastgesteld.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
6	In dit verband merkt cliënt nog op dat voor zover de Minister vasthoudt aan het oordeel dat de aankoop van de percelen van cliënt noodzakelijk is voor de realisering van het OTB, het op de weg van de Minister had gelegen om te onderzoeken of er een (andere)	Naar aanleiding van uw zienswijze is de situatie bij uw cliënt goed bekeken. Er is een alternatief voorstel dat beter aansluit bij uw ideeën en belangen. De wijziging is opgenomen in de Nota van Wijziging 2020 behorende bij het tracébesluit.	Ja

	<p>passende oplossing voor cliënt bestond.</p> <p>Gelet op de inperking van het Oostelijk terrein (zowel qua omvang en uitbreidingsmogelijkheden) had de Minister bijvoorbeeld moeten nagaan in hoeverre het gehele bedrijf van cliënt had kunnen worden verplaatst naar een andere, vergelijkbare locatie. Indien aan cliënt een alternatieve, gelijkwaardige locatie voor haar bedrijfsvoering zou zijn aangeboden en partijen dit financieel hadden kunnen afwikkelen, had de Minister alle ruimte aan weerszijde van de A27 (ter hoogte van de huidige ligging van het bedrijf van cliënt) kunnen gebruiken voor de aanleg van het OTB.</p>		
7	<p>Bezwaren OTB Westelijk deel</p> <p>2.8 Naast de bezwaren die cliënt heeft ten aanzien van de voorgenomen maatregelen op het Oostelijk terrein, is cliënt tevens van oordeel dat de verlegging van het talud aan de westkant van de A27 onevenredige gevolgen voor haar heeft.</p> <p>2.9 In de huidige situatie is aan de westkant van de A27 ter hoogte van het Westelijk terrein een talud gelegen met daarnaast een sloot. De sloot heeft in de huidige situatie een aantal functies. Zo zorgt de sloot voor een deugdelijke afwatering (van het water dat vanaf de A27 en het talud naar beneden wegvloeit) en vormt het een veiligheidsbuffer. De sloot verhindert in de huidige situatie namelijk dat onbevoegden het terrein van cliënt vanaf de weg kunnen betreden.</p> <p>2.10 Uit het OTB volgt dat de sloot zal worden gedempt en het talud zal worden verlegd, namelijk richting het Westelijk terrein. De teen van het talud komt direct op de perceelgrens van cliënt te liggen. Nu in de nieuwe situatie geen watergang ter plaatse van de huidige sloot meer zal bestaan en het overtollige water niet kan afvloeien, is aannemelijk dat afwatering onvoldoende kan plaatsvinden. Dit betekent dat (regen)water vanaf de A27 via het talud direct zal afvloeien naar het perceel van cliënt, met alle gevolgen van dien. Het is aannemelijk dat cliënt te maken zal krijgen met wateroverlast en waterschade. Uit het OTB volgt op geen enkele wijze dat er maatregelen zullen worden getroffen teneinde deze gevolgen voor cliënt weg te nemen.</p> <p>Er kan dan ook niet anders dan worden geconcludeerd dat de verlegging van het talud gelet op de gevolgen die dit voor cliënt heeft in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.</p>	<p>De te dempen sloot wordt vervangen door een zogenaamde zakgreppel. Dit is een laagte in het maaiveld (greppel) gevuld met goed doorlatend materiaal. Deze zakgreppel staat in verbinding met de verderop gelegen bestaande sloot die wordt verbreed. Daarmee is voldoende afvoer van water uit de greppel verzekerd. De barrièrewerking van de huidige sloot kan in de nieuwe situatie eventueel worden vervangen door een aan te brengen hekwerk.</p>	Nee
8	<p>Daar komt bij, dat het voor onbevoegden eenvoudig wordt om vanaf de te realiseren nooduitgangen op de A27 zich toegang te verschaffen tot het terrein van cliënt. Cliënt zal derhalve genoodzaakt worden veiligheidsmaatregelen te treffen en de nodige kosten moeten maken.</p> <p>In dit verband merkt cliënt nog op dat in een eerder stadium met de Provincie Utrecht is besproken om het Westelijk terrein van cliënt te verbreden door een gedeelte van de oppervlakte tot aan de teen van het huidige talud bij het terrein van cliënt te betrekken. Deze verbreding is naar het oordeel van zowel cliënt als de Provincie Utrecht noodzakelijk nu de ruimte tussen de hal en de erfgrans (zie rode stippellijn in afbeelding 3) zodanig smal is, dat het voor werknemers en bezoekers niet mogelijk is elkaar in tegenovergestelde richting te passeren. Dit betekent dat werknemers en bezoekers het terrein slechts kunnen oprijden vanaf het viaduct onder de A27 en verlaten via de parallelbaan richting Utrecht (zie afbeelding 4). Dit levert verkeersonveilige situaties op voor de fietsers op de parallelbaan. Doordat het talud in het OTB wordt verlegd, is het voor cliënt niet mogelijk het Westelijk terrein te verbreden. Daarmee blijft de verkeersonveilige situatie bestaan. Ook om die reden moet de verlegging van het talud in strijd met een goede ruimtelijke ordening worden geacht.</p>	<p>De verkeersveiligheid wordt ook in het geval dat verkeer op het terrein alleen met eenrichtingsverkeer gefaciliteerd kan worden niet slechter ten opzichte van de huidige situatie. In alle gevallen is de toerit vanaf en uitrit op de Biltsestraatweg geregeld met verkeerslichten en bovendien zijn verkeerstekens (haaiantanden) op de weg aangebracht. Hierbij dient inderdaad het fietsverkeer, ook in de verkeersregeling, doorkruist te worden. Deze situatie verandert echter niet ten opzichte van de huidige situatie.</p> <p>In de geluidschermen worden toegangsdeuren opgenomen die vanaf de wegzijde zijn te openen. Omdat in het ontwerp-tracébesluit-ontwerp de bestaande sloot is vervallen kunnen onbevoegden vanaf de A27 uw terrein betreden. In overleg met u is het ontwerp voor de tracébesluit-kaarten zodanig aangepast dat deze mogelijkheid voor onbevoegden niet meer aanwezig is. Halverwege het talud (ter plaatse van de binnen insteek van de huidige sloot) wordt een damwand geplaatst met een hoogte van ca. 3 meter.</p>	Nee
9	<p>Mogelijkheden wegnemen bezwaren</p> <p>3.1 Uit het voorgaande blijkt dat cliënt grote bezwaren heeft tegen het OTB voor zover het OTB ziet op de aankoop van de percelen op het Oostelijk terrein en het verleggen van het talud aan de westkant van de A27. De nadelige gevolgen die verband houden met het verleggen van het talud aan de westkant van de A27 kunnen worden</p>	<p>Zie voor de beantwoording van dit zienswijzepunt het antwoord op uw zienswijzepunt 5.</p>	Nee

		<p>weggenomen door het plaatsen van een damwand op het talud. In een eerder stadium heeft cliënt aan Rijkswaterstaat aangegeven dat zij bereid is een gedeelte van haar percelen op het Oostelijk terrein te verkopen indien vorenbedoelde damwand zal worden geplaatst (zie ook paragraaf 1.6). Hierbij benadrukt cliënt nogmaals dat haar bezwaren tegen het OTB kunnen worden weggenomen en zij bereid is een gedeelte van haar percelen te verkopen, als de Minister / Rijkswaterstaat de damwand zal plaatsen. Mocht de Minister / Rijkswaterstaat hier niet toe willen overgaan, dan handhaaft cliënt haar bezwaren tegen het OTB.</p> <p>4 Conclusie</p> <p>4.1 Het OTB brengt dusdanige nadelige gevolgen voor cliënt met zich dat moet geoordeeld dat deze gevolgen onevenredig zijn in verhouding tot de met het OTB te dienen belangen, te weten de verlegging van een weg en talud.</p> <p>Daarnaast is het OTB in strijd met een goede ruimtelijke ordening aangezien in het OTB op geen enkele wijze rekening is gehouden met de gevolgen die de verlegging van het talud aan de westkant van de A27 voor cliënt heeft. Bovendien is het door de verlegging van het talud voor cliënt niet meer mogelijk om het Westelijk terrein te verbreden en een veilige verkeerssituatie te realiseren.</p> <p>Namens cliënt verzoek ik u dan ook het OTB zodanig te wijzigen dat (1) het gedeelte van de percelen 2544, 2546 en 1078 niet hoeft te worden verworven en (2) het talud aan de westkant van de A27 niet wordt verlegd, dan wel dat de nodige maatregelen worden getroffen (zoals het plaatsen van een damwand) teneinde te zorgen voor een deugdelijke afwatering vanaf het talud.</p>		
	10	<p>Cliënt is bereid haar zienswijze mondeling toe te lichten en waar nodig nader te onderbouwen en/of aan te vullen.</p> <p>Voorts verzoek ik u mij op de hoogte te houden van de voortgang van de procedure.</p>	Rijkswaterstaat is in de periode tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit met uw cliënt in overleg getreden om samen naar een goede oplossing voor zijn situatie te zoeken.	Ja
ZWE-00585	1	<p>De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	2	<p>Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is alles in en vanuit de omgeving moeilijk bereikbaar, en dan nog alleen per automobiel. Bij de alternatieve oplossing is alles in en vanuit de omgeving goed bereikbaar op de knooppunten, ook voor automobilisten.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	3	<p>En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.</p>	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.	Nee
	4	<p>Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.		
5	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste van stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
7	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidsschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
8	Mensen in volkstuinen, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
9	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
10	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Er is veel haast gemaakt, dat zie je ook aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er nog zijn. Door een paar maanden langer na te denken was er een veel beter ontwerp-tracébesluit geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn, want het modellsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het hele project niet nodig is. Van uitstel zou afstel komen, voor alle partijen beter, juist voor u.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en gebruik nieuwe WLO scenario's) en paragraaf 2.12 Procedures.	Nee

	12	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hoge Kampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidsschermband opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hoge Kampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	Ja
	13	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan, die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Nee
	14	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	15	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00586	1	Op 10 mei 2016 is het Ontwerp Tracébesluit (OTB) en het milieueffectrapport (MER) A27/A12 Ring Utrecht ter visie gelegd. In deze brief geven wij u onze zienswijze op het OTB en MER. Wij houden in onze zienswijze rekening met de diepgaande weerstand in de stad tegen de voorgenomen verbreding van de A27, met name ter hoogte van landgoed Amelisweerd, zoals ook verwoord in ons coalitieakkoord.	Hartelijk dank voor uw zienswijze en de vele constructieve punten die u naar voren brengt. De gemeente Utrecht heeft in 2010 ingestemd met het voorkeursalternatief voor Ring Utrecht. Het voorkeursalternatief was een oplossing met het ontweven van verkeer aan de oostzijde van Utrecht. Ook heeft de gemeente Utrecht met alle voorgestelde oplossingen en varianten ingestemd met uitzondering van een verbreding van de Bak van Amelisweerd. Dat deze verbreding van de Bak weerstand in uw gemeente oproept, is begrijpelijk gezien de historische context waarbinnen dit project plaatsvindt, de grote emotionele waarde van het landgoed Amelisweerd voor vele Utrechters, en de aandacht die de gemeente Utrecht heeft voor het verbeteren van de leefomgeving van haar inwoners. Er is uitgebreid onderzocht of het mogelijk zou zijn om voor de A27 een oplossing te vinden waarbij de bak niet verbreed hoeft te worden. Als deze oplossing er zou zijn geweest, dan zou deze oplossing gekozen zijn. Er is echter geen oplossing denkbaar waarmee de doorstroming op een veilige manier wordt verbeterd zonder dat de bak van Amelisweerd wordt verbreed. Met de realisatie van de Groene Verbinding worden echter kansen geboden om het landgoed opnieuw te verbinden met de stad Utrecht met aandacht voor natuur, recreatie en cultuurhistorie.	Nee
	2	In het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht, bestuurlijk vastgesteld in 2010, is voor de uitbreiding van de A27 een voorkeur opgenomen voor het verbreden van de bak bij Amelisweerd (met in iedere rijrichting 7 rijstroken). Sindsdien heeft de gemeente Utrecht zich daar altijd tegen verzet. Op basis van de meest recente toekomstscenario's zijn wij niet overtuigd van de verkeerskundige noodzaak om het aantal rijstroken op de A27 uit te breiden* naar 2x7 rijstroken. Ook niet na lezing van alle rapporten. Hiermee sluiten wij	Nut en noodzaak van de Ring Utrecht zijn in diverse fasen van het project uitgebreid aan de orde geweest. Voor een uitgebreide toelichting op nut en noodzaak van het project wordt u verwezen naar hoofdstuk 2 van de toelichting op het Tracébesluit en paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord. Bij punt 5 van deze zienswijzebeantwoording wordt ingegaan op de economische groeiscenario's. De maatschappelijke kosten-batenanalyse heeft een aantal scenario's in beeld gebracht. In het hoge economische groei scenario (GE) is er sprake van een batig saldo van 2.0.	Ja

	<p>aan bij de conclusie van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse en de second opinion door het CPB, dat de kosten van de verbreding niet opwegen tegen de baten. Ook de recente publicatie Kansrijk Mobiliteitsbeleid van het CPB wijst in deze richting. Een heroverweging om het aantal rijstroken in de bak bij Amelisweerd te beperken tot maximaal 2x6 rijstroken, in combinatie met een maximumsnelheid van 80 km/uur, is daarom op zijn plaats. Hiervoor hoeft de bak bij Amelisweerd niet verbreed te worden, waarmee het grote risico van werken in de zogenaamde folieconstructie onder de A27 vermeden kan worden. Onze zienswijze gaat daarom eerst in op de onderbouwing van het gekozen wegontwerp.</p>	<p>Wordt rekening gehouden met de recente crisis dan is het batig saldo 1.7. Met een lage economische groei is er geen batig saldo. Deze twee scenario's schetsen twee uiterste bandbreedten waarbij het waarschijnlijk is dat de werkelijke economische groei tussen deze twee uitersten ligt. In de crisisjaren 2008-2013 was de mobiliteitsgroei net boven het RC scenario. In 2014 en 2015 was de mobiliteitsgroei conform het hoge economische scenario. De MKBA heeft derhalve niet geconcludeerd dat de kosten niet opwegen tegen de baten. Dat heeft het CPB evenmin gedaan. Het CPB heeft geconcludeerd dat het MKBA goed is uitgevoerd en heeft een aantal aanbevelingen gedaan gegeven deze uitkomst. De publicatie Kansrijk Mobiliteitsbeleid van het CPB betreft een analyse van mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Het uitgangspunt hierbij is dat het MIRT tot 2028 is gerealiseerd. Dus ook de realisatie van de Ring Utrecht A27/A12.</p> <p>De vraag of het mogelijk is om de bak niet te verbreden is uitvoerig onderzocht door de Commissie Schoof. De Commissie Schoof kwam tot de conclusie dat er geen verkeersveilige oplossing is voor ontweven met een niet verbrede bak. Wel heeft de Commissie Schoof de aanbeveling gedaan deze onderbouwing beknopt en helder te verwoorden. Dat is gebeurd in de "gids bij het proces probleemverkenning tot ontwerp-tracébesluit. Op pagina 103 tot 143 is verwoord waarom het niet op een verkeersveilige wijze kan.</p> <p>De minister neemt een tracébesluit als de wettelijke verplichte onderzoeken zijn uitgevoerd, de financiële middelen beschikbaar zijn en wanneer alle beslisinformatie benodigd voor het besluit helder is. Zij weegt daarin de diverse belangen die in het project spelen tegen elkaar af.</p> <p>De kwaliteit van de onderbouwing is getoetst door de Commissie m.e.r.; een onafhankelijke Commissie die het bevoegd gezag adviseert over de richtlijnen voor de milieu-effectrapportage en over de kwaliteit en volledigheid van het onderzoek. Daarnaast is er voor het project Ring Utrecht nog een tussentijds aanvullend onderzoek uitgevoerd door de Commissie Schoof (2013). Deze onderzoekscommissie is ingesteld op verzoek van de Tweede Kamer om te onderzoeken of de besluitvorming over het project Ring Utrecht op een juiste manier heeft plaatsgevonden. Beide commissies concluderen dat de besluitvorming in het project Ring Utrecht zorgvuldig is geweest.</p> <p>De Commissie m.e.r. heeft in haar eindoordeel in 2016 aangegeven dat de m.e.r. procedure zorgvuldig doorlopen is en dat de milieu-effectrapportage veel informatie van hoge kwaliteit bevat. Zij is van mening dat in de milieu-effectrapportage voldoende informatie aanwezig is om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen bij besluitvorming. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is derhalve gerechtigd om dit besluit te nemen.</p>	
3	<p>De planstudie Ring Utrecht nadert het moment waarop onomkeerbare besluiten worden genomen. Ondanks onze wezenlijk andere mening over nut en noodzaak van het aantal extra rijstroken, vinden wij het van belang om constructief mee te denken over een zo goed mogelijke uitwerking van de Voorkeursvariant waartoe de Minister in 2014 heeft besloten. Uitgaande van de voorgenomen verbreding kunnen wij ons vinden in een aantal ontwerpkeuzes die zijn gemaakt. Dit geldt onder andere voor de keuze voor een volledige aansluiting bij knooppunt Rijnsweerd. Zo ook voor het ontwerp van knooppunt Rijnsweerd waarin het huidige zuidwestkwadrant van het knooppunt wordt vrijgespeeld voor ruimtelijke ontwikkeling en de onderdoorgangen bij de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap de huidige hoogteligging behouden.</p>	<p>De constructieve manier waarop de gemeente Utrecht heeft meegedacht over de vormgeving van het knooppunt Rijnsweerd en de mogelijkheden om de volledige aansluiting daarin vorm te geven, is gewaardeerd.</p>	Nee
4	<p>Er zijn echter ook keuzes gemaakt, waar wij anders tegenaan kijken. In onze zienswijze gaan wij daarom in op een aantal onderwerpen die nog aandacht verdienen voordat een Tracébesluit kan worden genomen. Het gaat hierbij vooral om effecten van de wegverbreding voor de stad Utrecht en haar inwoners en bezoekers.</p>	<p>Uw zienswijze is zorgvuldig bekeken en waar mogelijk wordt tegemoet gekomen aan die punten waar u nog aandacht voor vraagt</p>	Nee

5	<p>Het wegontwerp met 2x7 rijstroken in de bak bij Amelisweerd en extra parallelbanen op de A12 is gebaseerd op de verkeersintensiteiten in het Global Economy (hierna GE) scenario van het toekomstscenario WLO-1 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In december 2015 heeft het PBL, in opdracht van het ministerie van infrastructuur en Milieu, nieuwe toekomstscenario's openbaar gemaakt: de zogenaamde WLO-2 scenario's Hoog en Laag. Het GE scenario komt overeen met een verwachte economische groei die pas in 2046 volgens het nieuwe WLO-2 scenario Hoog wordt bereikt. Als het gemiddelde van de nieuwe WLO-Z scenario's Hoog en Laag 2030 als uitgangspunt zou worden genomen, dan zijn er minder extra rijstroken nodig. Wij wijzen hierbij ook op het feit dat minister Schultz de verwachting heeft uitgesproken dat binnen 20jaar alle auto's op de Nederlandse wegen zelfrijdend zijn. Uit studies blijkt dat de filedruk met 30 procent afneemt als 10 procent van de automobilisten automatisch rijdt. Als de verwachting van de minister uitkomt, dan kan de ruim_1 miljard euro beter aan andere doeleinden worden besteed.</p> <p>De extra rijstroken op de A27 hebben een grote verkeersaantrekkende werking. Zo neemt het verkeer op de A27 tussen Rijnsweerd en Lunetten met circa 23% toe ten opzichte van de autonome groei. Ongeveer 45% van het verkeer op de ring heeft een herkomst of bestemming in de regio Utrecht. Het gemeentelijk beleid is erop gericht om de mobiliteitsgroei zoveel mogelijk op te vangen met openbaar vervoer en fiets. De verkeersaantrekkende werking van de voorgenomen extra snelwegcapaciteit doorkruist dit beleid en geeft extra drukte op delen van het stedelijk wegennet, zoals de Kardinaal de Jongweg en de Koningsweg. Dit toont aan dat met de verbreding naar 2x7 rijstroken zoveel extra wegcapaciteit wordt geboden dat de A27 aantrekkelijk wordt voor verkeer dat nu een andere route neemt, en voor reizigers die nu nog met openbaar vervoer reizen.</p> <p>Het belangrijkste toetsingscriterium voor verkeer is de doorstroming op verschillende vooraf vastgestelde trajecten. In het rijksbeleid is vastgelegd dat de reistijd in de spits (de doorstroming) 2x langer mag zijn dan de reistijd bij een vrije verkeersafwikkeling. Met andere woorden een reistijdfactor van 2 leidt, volgens rijksbeleid, tot een acceptabele doorstroming op de ring. Wij onderschrijven het belang van een acceptabele doorstroming op de Ring Utrecht om het stedelijk wegennet te ontlasten. Dit is een belangrijk uitgangspunt in het nieuwe Utrechtse verkeer- en vervoerplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen.</p> <p>Met 2x7 rijstroken op de A27 is echter sprake van overcapaciteit. De verkeersaantrekkende werking die hier vanuit gaat, heeft negatieve gevolgen voor het milieu, met name op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. De gemeente Utrecht neemt vergaande maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze verbetering wordt met een keuze voor 2x7 rijstroken deels teniet gedaan door de hogere emissies van het extra verkeer op de snelweg. Wij vinden het ongewenst dat in het gekozen wegontwerp meer asfalt wordt aangelegd dan nodig is volgens de reistijdnormen van het rijk.</p> <p>Dit gaat ten koste van de leefbaarheid en is strijdig met de besteding van rijksgeld aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit waarin Rijk en lokale overheden die de luchtkwaliteit willen verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid.</p>	<p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambtiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020.</p> <p>In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>In het ontwerp-tracébesluit en in het MER is gebruik gemaakt van de landelijke toekomstscenario's over de Welvaart en Leefomgeving (WLO) in Nederland van de planbureaus CPB en PBL. Het scenario Global Economy (GE) is een scenario met sterke economische groei en een aanzienlijke verkeersgroei tot gevolg, Regional Communities (RC) is een toekomstscenario met minder internationale samenwerking en minder verkeersgroei. Deze twee scenario's geven een mogelijke bandbreedte van toekomstige ontwikkelingen weer. Deze landelijke scenario's hebben als input gediend voor de verkeersmodelberekeningen met het Nederlands Regionaal Model (NRM). Bij aanvang van de effectberekeningen voor het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht vormden deze verkeersprognoses de meest recente inzichten. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking, zijn steeds van de meest recente inzichten van dat moment uitgegaan. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>De ontwikkelde landelijke toekomstscenario's van de planbureaus CPB en PBL zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de groei van de economie, autobezit en autogebruik, thuiswerken, toepassing van meer elektronica in het verkeer, elektrische fiets en andere innovatieve ontwikkelingen, et cetera meegenomen (zie desbetreffende rapportages van CPB/PBL over WLO1 en WLO2). Die landelijke toekomstscenario's vormen weer input voor de verkeersmodellen die zijn toegepast in het project Ring Utrecht. Zo wordt er onder meer rekening gehouden met een toenemend gebruik van het openbaar vervoer in de toekomst en afnemend autobezit.</p> <p>De ontwikkeling van de zelfrijdende auto is omgeven met zoveel onzekerheden, dat die nog niet verwerkt is in de toekomstscenario's van de planbureaus, ook niet in de meest recente.</p> <p>Na het opstellen van het OTB hebben de planbureaus nieuwe WLO scenario's gepubliceerd met daarin de bijgestelde landelijke toekomstontwikkelingen. Deze nieuwe scenario's liggen qua omvang van economische groei tussen GE en RC in. Sinds april 2016 vormen de nieuwe landelijke groeiscenario's ook input voor de verkeersmodelberekeningen het NRM.</p> <p>Het doorgaande autoverkeer dat vanwege filevorming op de Ring Utrecht uitwijkt naar het stedelijke wegennet, zal na realisatie van het project via de Ring Utrecht gaan rijden. Realisatie van het project leidt per saldo tot minder autoverkeer door de bebouwde kommen. Er komt meer ruimte vrij voor andere verkeersdeelnemers zoals fietsers en OV-gebruikers. Dit draagt bij aan de leefbaarheid van de kernen. Uit paragraaf 8.3 van het deelrapport Verkeer valt op te maken dat er een beperkte toename is van verkeer op de Koningsweg en de Kardinaal de Jongweg.</p> <p>Het effect van deze verkeersaantrekkende werking is meegenomen in de berekeningen en bij het bepalen van de mitigerende en compenserende maatregelen voor geluid, lucht en veiligheid.</p> <p>U stelt dat met 2x7 rijstroken sprake is van overcapaciteit. In de eerste fase van de studie Ring Utrecht (de alternatieven- en variantenafweging) zijn oplossingen met een wegindeling van 2x6 rijstroken onderzocht. Deze bleken niet te voldoen aan de doelstelling van een goede doorstroming op een verkeersveilige manier. Verder is</p>	Ja
---	---	--	----

		<p>onderzocht of het mogelijk was om met een indeling van 2x6 rijstroken de huidige breedte van de bak te handhaven. Deze specifieke variant is ook door de Commissie Schoof gezien en heeft ook geconcludeerd dat deze variant qua ontwerp en verkeersveiligheid niet past. In de Gids proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) wordt nader toegelicht waarom de 2x6 oplossing niet in de huidige bak past.</p> <p>Van strijdigheid ten aanzien van de besteding van rijksgeld aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) is geen sprake. Het project Ring Utrecht is opgenomen in het NSL en voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Opgemerkt wordt dat de te hanteren uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden dus ook de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden. De verlaging van de maximumsnelheid op het hoofdwegennet naar 100 km/uur is meegenomen in de berekeningen. Kilometerbeprijzing, oftewel rekeningrijden is niet meegenomen in de berekeningen omdat dit geen vastgesteld beleid is.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
6	<p>De Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en de A27 sluiten op elkaar aan bij de aansluiting Utrecht-Noord. De aansluiting Utrecht-Noord blijft vrijwel ongewijzigd in het Ontwerp Tracébesluit. Uit een gemeentelijke verkeersstudie blijkt dat er na opwaardering van de NRU en verbreding van de A27 onacceptabele capaciteitsproblemen ontstaan voor het verkeer van en naar Breda. Dit probleem kan voorkomen worden door de capaciteit van de bogen te verdubbelen. Wij adviseren om in overleg met de gemeente tot een verkeerskundige oplossing te komen en deze op te nemen in het Tracébesluit.</p>	<p>Het door u specifiek geschetste probleem rond de afwikkeling van het verkeer vanuit de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) op de A27 in zuidelijke richting na realisatie van de NRU wordt onderkend.</p> <p>Rijkswaterstaat en de gemeente zijn in overleg over de mogelijkheden om in het kader van de uitvoering van het project Ring Utrecht ook de verbindingsboog van de NRU naar de A27 richting knooppunt Rijnsweerd deels dubbelstrooks te maken, waardoor de verkeersafwikkeling tussen het Robert Kochplein en de A27 zal verbeteren. De afstemming met het project NRU loopt nog, mede als gevolg van de recente ontwikkelingen ten aanzien van de NRU.</p> <p>De uitkomsten van de afstemming kunnen worden verwerkt in de op initiatief van de gemeente Utrecht op te stellen bestuursovereenkomst NRU (BOK NRU). Deze procesafpraak vloeit voort uit de BOK Ring Utrecht die op 5 december 2018 is ondertekend.</p>	Ja
7	<p>De gemeente maakt zich zorgen over de landschappelijke inpassing van de weg in het waardevolle cultuurlandschap rond de stad, met de Kromme Rijn, landgoed Amelisseweerd, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Limes als belangrijke landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. Zowel de verbreding van de weg als de daaruit volgende compensatiemaatregelen (water, natuur, bos) hebben grote effecten op het landschap.</p>	<p>Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit is mede naar aanleiding van uw zienswijze nader onderzoek uitgevoerd en heeft overleg met u plaatsgevonden.</p> <p>De beide hier beschreven voorgestelde wijzigingen: vervanging van de landschapswal bij Amelisseweerd door een landschapsscherm en de heroverweging van de watercompensatie ten behoeve van het plan voor aanleg van natuurvriendelijke oevers en een nevengeul,</p>	Ja

	<p>Op een aantal plekken gaan compensatiemaatregelen ten koste van het aanwezige landschap. Zo moeten er soms bomen gekapt worden voor een compensatiemaatregel. Dit geldt onder andere voor de geplande landschapswal in de omgeving van Amelisweerd, maar ook voor watercompensatie op landgoed Oud Amelisweerd. Op andere locaties wordt bomencompensatie voorgesteld, terwijl dit niet past in het oorspronkelijke landschap, zoals bij de herinrichting van het zogenaamde bunkerperceel. De gemeente stelt voor om de periode tussen Ontwerp Tracébesluit en Tracébesluit te benutten om met alle betrokkenen de inpassing van natuur en watercompensatie uit te werken om tot een zo groot mogelijk draagvlak te komen. De uitkomsten van het overleg kunnen opgenomen worden in het Tracébesluit. Twee concrete voorstellen voor een wijziging in de compensatie zijn: Vervang de landschapswal bij Amelisweerd door een veiligheidsscherm om Amelisweerd fysiek af te schermen van de weg. Hiermee wordt het ruimtebeslag op dit waardevolle landschap aanzienlijk beperkt. Wij stellen voor om het veiligheidsscherm geluidwerend uit te voeren, zodat de geluidbelasting in Amelisweerd verlaagd wordt. Heroverweeg de watercompensatie langs de Kromme Rijn ter hoogte van de A27, omdat de aanleg van water ten koste gaat van een groot aantal bomen. Betrek hierin de reeds uitgewerkte en met partijen afgestemde ideeën van HDSR voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers en een nevengeul aan de zuidzijde van de Kromme Rijn ter hoogte van de Koningslaan.</p>	<p>zijn beide overgenomen en hebben geleid tot aanpassingen in het tracébesluit. In de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoe deze aanpassingen verwerkt zijn.</p>	
8	<p>In februari is de Ontwerpstudie 'Snelweg en Stad' gestart, waarbij onder meer het ministerie van infrastructuur & Milieu, Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeente Utrecht zijn betrokken. Het gebied Utrecht Oost maakt onderdeel uit van de studie, waarbij de vraag centraal staat hoe de kwaliteiten van De Uithof en de stad beter met elkaar verbonden kunnen worden, ondanks de tussenliggende A27. Wij verzoeken het Rijk om in het vervolgproces waar mogelijk rekening te houden met de adviezen die voortkomen uit deze studie. Voor de relatie tussen de stad en De Uithof en de stad en het omliggend landschap zijn de dwarsverbindingen onder en over de A27 en A12 van groot belang. Dit geldt in sterke mate voor de onderdoorgangen bij De Uithof, de Kromme Rijn en het Merwedekanaal. In de nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht is het Utrecht Science Park, waar De Uithof onderdeel van uitmaakt, aangewezen als een belangrijk gebied waar ruimte is voor economische ontwikkeling. De onderdoorgangen bij de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap vormen de entree naar het Utrecht Science Park ten oosten van de A27. De uitstraling van deze entrees is een belangrijke factor voor het vestigingsklimaat van het gebied. De Merwedekanaalzone is in de Ruimtelijke Strategie aangewezen als locatie waar door intensief ruimtegebruik en hogere dichtheden een groot deel van de groei van de stad gaat plaatsvinden. De onderdoorgang bij het Merwedekanaal heeft daardoor in de toekomst een nog grotere betekenis voor de stad. In het MER valt te lezen dat de verbreding van de snelwegen een positief effect heeft op de kwaliteit van de onderdoorgangen, zoals de ruimtelijke kwaliteit en de sociale veiligheid. Wij zijn het niet eens met deze beoordeling. De onderdoorgangen worden aanzienlijk langer, terwijl de breedte van de onderdoorgangen gelijk blijft. De gemeente Utrecht en de provincie hebben zich de afgelopen jaren hard gemaakt voor diverse maatregelen om de negatieve effecten van de toename in lengte te compenseren. Een van de voorgestelde maatregelen is het verbreden van de onderdoorgangen. Rijkswaterstaat heeft deze voorstellen niet overgenomen in het Ontwerp Tracébesluit en het landschapsplan. Wel is in het ontwerp uitgegaan van het "rechtzetten" van de taluds, waar dat mogelijk is. Wij merken op dat bij de onderdoorgangen bij De Uithof keerwanden en watergangen zijn ingetekend aan de zijde van De Uithof. Dit beperkt ons inziens de mogelijkheden voor een goede ruimtelijke inpassing van de onderdoorgangen. Wij zien, net als Rijkswaterstaat, kansen om met een goede vormgeving en hoge kwalitatieve afwerking van de onderdoorgangen het negatieve effect van de verbreding</p>	<p>De kwaliteit van de onderdoorgangen wordt nader uitgewerkt in het op te stellen Esthetisch Programma van Eisen (EPvE). Uw zienswijze wordt hierbij betrokken. De gemeente Utrecht zal intensief worden betrokken in het opstellen van het EPvE.</p>	Nee

	<p>van de weg te beperken. Het MER en het landschapsplan bieden op dit vlak echter geen enkele zekerheid. De eisen aan de kwaliteit van de onderdoorgangen komen terecht in het nog op te stellen Esthetisch Programma van Eisen, dat onderdeel zal uitmaken van de aanbesteding. Wij willen als gemeente nauw betrokken zijn bij het formuleren van de eisen aan de vormgeving en afwerking van de onderdoorgangen. In de nog te sluiten bestuursovereenkomst willen wij de te realiseren kwaliteit van de onderdoorgangen vastleggen.</p>		
9	<p>In het Ontwerp Tracébesluit is een dak opgenomen op de bak bij Amelisweerd. Het dak zal worden ingericht als een groene verbinding, en biedt een kans om de barrière die de A27 vormt tussen stad en Amelisweerd gedeeltelijk op te heffen. Wij zijn blij dat de minister inde aankondiging van de ter visie legging van het Ontwerp Tracébesluit spreekt over een mooie Groene Verbinding. De kwaliteit van de inrichting van het dak, en de daaruit voortvloeiende kosten, dienen in overeenstemming te zijn met de hoogwaardige kwaliteit van landgoed Amelisweerd. Ten westen van de Groene Verbinding, en ten zuiden van de Koningsweg, is water- en natuurcompensatie ingetekend. Dit sluit niet aan bij de ruimtelijke verkenning die wij hebben opgesteld voor de Groene Verbinding. Wij stellen voor om ten behoeve van het Tracébesluit in overleg met Rijkswaterstaat alternatieve locaties te onderzoeken, die niet conflicteren met de e ruimtelijke verkenning. Op het dak worden langzaam verkeer verbindingen aangelegd. Deze moeten aansluiten op het bestaande en toekomstige langzaam verkeer netwerk.</p>	<p>Dat de kwaliteit van de inrichting van het dak overeen moet gaan komen met de hoogwaardige kwaliteit van het landgoed Amelisweerd is een gedeeld uitgangspunt. De inrichting van de Groene Verbinding is nog onderwerp van nader onderzoek inclusief de langzaam verkeer verbindingen en de waterhuishouding.</p>	Nee
10	<p>In het Ontwerp Tracébesluit ontbreekt aan de westzijde van de Groene Verbinding een fietsverbinding richting de nieuwe brug over de Kromme Rijn. Wij stellen voor deze omissie in het Tracébesluit recht te zetten.</p>	<p>Deze omissie is rechtgezet in het tracébesluit. De wijze waarop is toegelicht in de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja
11	<p>De nieuwe fietsbrug over de Kromme Rijn vervangt de huidige voetgangersbrug over de Kromme Rijn. Wij zijn blij dat in de toekomst fietsers een betere mogelijkheid hebben om op deze plek de Kromme Rijn over te steken. De voorgestelde locatie voor de nieuwe brug ligt op een betere plek in het langzaam verkeer netwerk dan de huidige voetgangersbrug en maakt onder andere een betere ontsluiting van de sportvelden richting de stad mogelijk. Wij stellen voor om in de periode tot aan het Tracébesluit met Rijkswaterstaat de exacte locatie van de brug te bepalen, daarbij rekening houdend met de eigendomssituatie van aangrenzende percelen. Het is van belang dat de brug in het verlengde van de Mytylweg wordt gerealiseerd en aansluiting mogelijk maakt op de Weg naar Rhijnauwen. Wij zien tevens goede mogelijkheden om evenwijdig aan de fietsroute een nieuwe watergang te realiseren die de berm-sloot langs de A27 kan vervangen. Als gevolg van de verbreding van de A12 moet de langzaam verkeer verbinding over het Merwedekanaal bij de onderdoorgang onder de A12 vernieuwd worden. Het Ontwerp Tracébesluit voorziet in trappen met fietsgoten. Hierdoor is de oversteek niet te gebruiken door mensen met een scootmobiel of kindervan. Wij vinden deze beperking in gebruik onwenselijk. In de periode tot aan het Tracébesluit overleggen wij met Rijkswaterstaat of hellingbanen ingepast kunnen worden.</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is, in overleg met uw gemeente, de positie van de fietsbrug over de Kromme Rijn beperkt aangepast. Tevens zijn de toelidende fietspaden in het tracébesluit opgenomen. Deze oplossing schept tevens ruimte om de waterstructuur van Maarschalkerveerd ten westen van de fietsbrug aan te sluiten op de Kromme Rijn. In de Nota van Wijziging 2020 is dit nader toegelicht. De oversteek over het Merwedekanaal bij de A12 wordt vormgegeven met hellingbanen zodat deze gebruikt kan worden door scootmobielen of kindervan. In het landschapsplan behorende bij het Ontwerp tracébesluit stonden foutief trappen ingetekend, terwijl in de ontwerpkaarten bij het Ontwerp tracébesluit wel hellingbanen stonden. De tekening in het landschapsplan is aangepast. Deze wijziging is te zien in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.</p>	Ja
12	<p>Met de reconstructie van knooppunt Rijnsweerd komt de infrastructuur in het zuidwest kwadrant te vervallen. Hierdoor ontstaat ruimte voor ontwikkelingen die aansluiten bij de gewenste groei van Utrecht Science Park richting de binnenstad, zoals omschreven in de ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd (vastgesteld door het college van B&W in januari 2014). De oostkant van de stad Utrecht, met name Utrecht Science Park, is een gebied met grote ruimtelijke en economische potentie. Hier bevindt zich een cluster van kennisinstellingen, zoals de Universiteit Utrecht, het Universitair Medisch Centrum Utrecht en de Hogeschool Utrecht. Daarnaast bevinden zich hier ook studentenwoningen, bedrijven en onderzoeksinstituten op het gebied van Life Sciences. De gemeente en betrokken partners vinden het van wezenlijk belang het vestigingsklimaat en de</p>	<p>De aanleg van een fietsverbinding wordt in het kader van het bovenwettelijke maatregelenpakket onderzocht, en maakt geen onderdeel uit van het tracébesluit. Het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket wordt vastgelegd in de bestuursovereenkomst. In de bestuursovereenkomst zal ook aandacht worden besteed aan de flexibiliteit ten aanzien van de compensatie van water en bomen in de zuidwestkwadrant. De herbestemming van het kwadrant kan door de Gemeente Utrecht via het bestemmingsplan worden geregeld.</p>	Nee

	<p>campusontwikkeling van Utrecht Science Park aantrekkelijk te houden en verder te ontwikkelen.</p> <p>De ontwikkelruimte op Utrecht Science Park is beperkt. De belangrijkste stedelijke opgave is daarom hoe stad en Utrecht Science Park zo optimaal mogelijk van elkaar kunnen profiteren. Het cluster aan de Archimedeslaan, met inbegrip van de vrijkomende ruimte in het zuidwest kwadrant bij knooppunt Rijnsweerd, vormt in deze opgave een essentiële schakel in het aaneensmeden van Rijnsweerd en De Uithof tot één gebied en het versterken van de relatie tussen stad en Utrecht Science Park. Een nieuwe fietsverbinding van het zuidwestkwadrant onder de A27 door naar De Uithof kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren.</p> <p>In de tijd tot aan het Tracébesluit onderzoeken wij in overleg met provincie, Rijkswaterstaat en de gemeente Bunnik en De Bilt de mogelijkheden voor een nieuwe fietsverbinding.</p> <p>In het landschapsplan heeft de vrijkomende ruimte in het zuidwest kwadrant de aanduidingen verkeersdoeleinden, natuur (3,83 ha) en water (0,7 ha). Dit strookt niet met de door het college vastgestelde ontwikkelingsrichting voor De Uithof en Rijnsweerd. In ambtelijke gesprekken heeft Rijkswaterstaat aangegeven het zuidwest kwadrant nodig te hebben om aan de compensatieopgave te kunnen voldoen. Daarbij is aangegeven dat de gemeente bij het omzetten van het Tracébesluit naar een bestemmingsplan de bomen- en watercompensatie flexibel kan bestemmen, zodat de compensatie ingepast kan worden in de ruimtelijke ontwikkeling van het kwadrant. In het bestemmingsplan kan de aanduiding verkeersdoeleinden komen te vervallen. Wij stellen voor deze afspraak te bestendigen in de bestuursovereenkomst.</p>		
13	<p>Daarnaast willen wij de mogelijkheid open houden om een geluidscherm met grotere afmetingen ter hoogte van het zuidwest kwadrant mee te nemen in de uitvoering (op kosten van een toekomstige initiatiefnemer). Een scherm met grotere afmetingen op deze locatie kan noodzakelijk blijken om ontwikkelingen in dit kwadrant mogelijk te maken.</p>	<p>Zoals ook in het proces van de bestuursovereenkomst en de bestuurlijke stuurgroep reeds is besproken staat Rijkswaterstaat op basis van bepaalde voorwaarden, in beginsel niet onwelwillend tegenover het werk met werk maken. Over de mogelijkheden om eventueel een hoger scherm in de uitvoering mee te nemen zal nader overleg met u gevoerd worden.</p>	Nee
14	<p>De gemeente heeft de wens om het stadsdeel A28 tussen knooppunt Rijnsweerd en Waterlinieweg te transformeren van snelweg naar stedelijke verbindingsweg. In het wegontwerp is nu uitgegaan van een aanpassing van het huidige profiel om aan te sluiten op het nieuwe ontwerp van knooppunt Rijnsweerd. Dit leidt tot een verbetering ten opzichte van de huidige situatie, maar nog niet tot de gewenste uitstraling van een stedelijke verbindingsweg.</p> <p>Wij zijn in overleg met Rijkswaterstaat en provincie om het verkeerskundige ontwerp verder uit te werken naar een ontwerp, waarin ook de ruimtelijke inpassing is meegenomen. Afspraken over een aangepast ontwerp zullen worden vastgelegd in de bestuursovereenkomst.</p>	<p>Het tracébesluit sluit de voorgestelde ontwikkeling niet uit. Hierover worden procesafspraken gemaakt in de bestuursovereenkomst.</p>	Nee
15	<p>Uit het deelrapport luchtonderzoek blijkt dat na uitvoering van het project wordt voldaan aan de grenswaarden uit de wet Milieubeheer. In het rapport zijn de concentraties berekend voor 2030. Wij wijzen erop dat de luchtkwaliteit moet worden berekend voor het jaar van openstelling, dat eerder voorzien is dan 2030. Nadat de minister het Ontwerp Tracébesluit in maart heeft getekend, zijn nieuwe Grootchalige achtergrondconcentraties en emissiefactoren gepubliceerd. Deze zijn hoger, en daarmee minder gunstig voor de luchtkwaliteit. De berekende concentraties geven daardoor een te rooskleurig beeld. De emissies nemen in de plansituatie toe met 3,9% - 7,8% ten opzichte van de autonome situatie. Dit is een gevolg van de verkeersaantrekkende werking van de extra rijstroken, waar wij eerder in deze zienswijze op in zijn gegaan. In werkelijkheid zullen de emissies meer toenemen als gevolg van de nieuwe Grootchalige achtergrondconcentraties en emissiefactoren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Het effect van het project is berekend voor het jaar 2030. Daarnaast is het project opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Elk jaar vindt een monitoring van het NSL plaats waaronder een nieuwe doorrekening van groeicijfers van het verkeer en de nieuwe achtergrondconcentraties en emissiefactoren. Ook direct na realisatie wordt gemonitord. Indien de luchtnormen dreigen te worden overschreden zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om dit te voorkomen. Er is daarmee geen sprake van een te rooskleurig beeld omdat van de meest recente achtergrondconcentraties en emissiefactoren wordt uitgegaan.</p>	Nee
16	<p>Op de Ring Utrecht wordt in de toekomst dubbellaags ZOAB op de rechtstanden en Dichtasfalt Beton (DAB) in de bogen en op de op- en afritten toegepast. Hiermee wordt</p>	<p>In het maatregelenpakket in het tracébesluit is tweelaags ZOAB als bronmaatregel opgenomen, dit is voor dit project het stilste wegdek dat op grote schaal kan worden</p>	Nee

	<p>voldaan aan de wettelijk vastgelegde minimale akoestische kwaliteit. Gezien de ruimtelijke en akoestische impact van het project op de omgeving pleiten wij voor een hogere ambitie. Een ambitie die aansluit bij de doelstelling van het project op het gebied van leefbaarheid en bij de huidige stand der techniek. Wij stellen voor om de meest geluidreducerende asfaltlaag toe te passen die beschikbaar is op het moment dat geasfalteerd gaat worden. Op dit moment zou dat dubbellaags ZOAB fijn en SMA-NL8 G+ zijn in plaats van dubbellaags ZOAB en DAB. Hiermee kan een extra reductie van circa 2 dB met bronmaatregelen worden behaald. Wij willen daarnaast aandacht vragen voor bronmaatregelen aan het stadsdeel A28, dat in de stad ligt. Naar onze mening wordt met het voorziene DAB niet voldaan aan de minimale akoestische kwaliteit.</p>	<p>toegepast. Met dit wegdek en de nieuw te plaatsen schermen zal de geluidssituatie in het onderzoeksgebied aanzienlijk verbeteren en kan vrijwel overal worden voldaan aan de wettelijke normen. U geeft aan dat er bij voorkeur een nog stiller wegdek moet worden toegepast. Aangezien er kan worden voldaan aan de wettelijke normen, is daartoe binnen het project geen aanleiding.</p> <p>Het wegdek van de A28 tussen het knooppunt Rijnsweerd en de Waterlinieweg wordt in het project Ring Utrecht sterk aangepast. Bij de toe- en afritten van de A27 komt een kruising die geregeld wordt met verkeerslichten, net als de kruising bij de Waterlinieweg. Bij dergelijke kruisingen is altijd sprake van veel afremmend en optrekkend verkeer, zodat gekozen is voor een duurzame verharding die niet snel kapot wordt gereden. Aangezien het tussenliggende wegdek een beperkte lengte heeft en vanwege de snelheidsverlaging ook met DAB kan worden voldaan aan de geluidbelasting die volgens de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, is de toepassing van een stiller wegdek niet doelmatig.</p>	
17	<p>In de geleverde rapporten is aangegeven dat de niet transparante schermen onder een hellingshoek van 10 graden worden geplaatst. De gemeente Utrecht heeft een wens om delen van de geluidschermen te benutten voor het opwekken van zonne-energie. Hiervoor is een hellingshoek van 20 graden gunstiger. In ambtelijke gesprekken heeft Rijkswaterstaat aangegeven dat het ook bij een hellingshoek van 10 graden mogelijk is om zonnepanelen te plaatsen, zonder negatieve effecten voor de geluidwerende functie van het scherm. Gemeente Utrecht en Rijkswaterstaat maken hier in de Bestuursvereenkomst concrete afspraken over. In het Esthetisch Programma van Eisen worden eisen aan de vormgeving van de geluidschermen opgenomen.</p>	<p>De geluidschermen hebben als primaire doel het beperken van de geluidbelasting. Daarnaast is er sprake van een afweging tussen verschillende ambities: een groene uitstraling, een bijzondere uitstraling op specifieke locaties, opwekken zonne-energie, transparantie. In het tracébesluit is een passage opgenomen die het mogelijk maakt in de toekomst zonnepanelen op of in de geluidschermen te plaatsen, mits dit geen gevolgen heeft voor de akoestische kwaliteit daarvan.</p> <p>Zoals u aangeeft in uw zienswijze wordt dit onderwerp nader besproken bij de opstelling van de bestuursvereenkomst tussen uw gemeente en Rijkswaterstaat.</p>	Ja
18	<p>De wegverbreding gaat ten koste van een grote hoeveelheid groen. Het gaat om groen dat deel uitmaakt van de hoofdgroenstructuur van de gemeente, vooral ten westen van de A27, en de ecologische hoofdstructuur van de provincie, met name ten oosten van de A27. In het kader van de boswet dient in totaal 32,7 hectare bos gecompenseerd te worden. Hiervan wordt iets meer dan 7 hectare terug geplant binnen het plangebied van de ring Utrecht, waarvan een groot deel op het perceel van de voormalige stadskwekerij aan de Nieuwe Houtenseweg. Wij willen graag met Rijkswaterstaat meedenken over een goede inrichting van dit terrein, zodat deze locatie ook een recreatieve betekenis krijgt. De overige hectares die gecompenseerd moeten worden, worden nieuw aangeplant buiten het plangebied. De kwantiteit en kwaliteit van de stedelijke groenstructuur neemt hierdoor af. In Maarschalkerweerd verdwijnt een lange strook groen die onderdeel uitmaakt van de stedelijke groenstructuur. In de berekening van de compensatie-opgave is bovendien geen rekening gehouden met de compensatie van struiken en vlakgroen. Wij willen erop wijzen dat ook dit stedelijk groen in het kader van een goede ruimtelijke ordening gecompenseerd dient te worden. Voor de compensatie van de aantasting van de ecologische hoofdstructuur wordt ingezet op de locaties: Sandwijck, het bunkerperceel ten zuiden van Amelisseweerd, landgoed Nienhof tussen Bunnik en Zeist en bij de Hoogekampse Plas tussen Groenekan en De Bilt. Er moet ongeveer 16 hectare gecompenseerd worden. Zoals eerder aangegeven in deze zienswijze pleiten wij ervoor om de periode tot aan Tracébesluit te benutten om met alle betrokken partijen de compensatie zo goed mogelijk uit te werken. Bij de inrichting van het bunkerperceel dient het oorspronkelijke landschap gerespecteerd te worden. Op een aantal plaatsen gaat natuur- en watercompensatie ten koste van bestaande wandelroutes, parkeerplaatsen en wegen. Het gaat hierbij o.a. om Maarschalkerweerd, de Enny Vredelaan (30 parkeerplaatsen), en de Sorbonnelaan/Princetonlaan. Wij gaan er vanuit dat dit wordt gecompenseerd of ,dat in overleg met belanghebbenden een oplossing wordt gevonden.</p>	<p>U stelt dat slechts iets meer dan 7 hectare bos in het kader van de Boswetcompensatie wordt terug geplant binnen het plangebied van de Ring Utrecht. Dit is niet correct; de verwarring zit hem in de definitie van herplant (aanplanten van nieuwe houtopstanden op of nabij de plek waar kap heeft plaatsgevonden) en compensatie (elders aanplanten van nieuwe houtopstanden).</p> <p>De Boswet is inmiddels opgegaan in de Wet natuurbescherming en de compensatie van houtopstanden is sinds het uitkomen van het ontwerp-tracébesluit op een aantal locaties gewijzigd.</p> <p>De nieuwe locaties en oppervlaktes staan aangegeven in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.</p> <p>Voor het kappen/verwijderen van houtopstanden zal, voor zover dat valt onder de Algemene Plaatselijke Verordening van Utrecht, vergunning worden aangevraagd. Herplant en compensatie van houtopstanden zal plaatsvinden op basis van de voorschriften en beperkingen die in de vergunning zullen zijn opgenomen.</p> <p>Waar het ontwerp van de Ring bestaande wegen raakt, worden deze verbindingen teruggebracht. Dit betreft bijvoorbeeld de Sorbonnelaan.</p> <p>Het compenseren van parkeerplaatsen wordt niet in het tracébesluit geregeld. Bij het Oude Tolhuys is door een aanpassing aan het ontwerp en de waterberging een deel van de parkeerplaatsen gespaard. Deze wijziging is te vinden in de Nota van Wijziging 2020 behorende bij het tracébesluit. Optimalisatie van het ontwerp zodat de parkeerplaatsen gespaard kunnen worden is bij de Enny Vredelaan niet mogelijk. Wel zijn er afspraken opgenomen worden in de bestuursvereenkomst over het terugbrengen van parkeerplaatsen bij de Enny Vredelaan.</p> <p>Het wandelpad bij de aansluiting Houten blijft gehandhaafd in het tracébesluit.</p>	Nee
19	<p>In het deelrapport Water is als uitgangspunt gehanteerd dat compensatie van water zoveel mogelijk binnen de grenzen van het Ontwerp Tracébesluit plaatsvindt en zo veel</p>	<p>Op diverse onderdelen is het ontwerp aangepast waarbij uw wensen rondom de combinatie met nevengeul Amelisseweerd-Kromme Rijn, de watercompensatie op diverse</p>	Ja

	<p>mogelijk op in de nabijheid van het te dempen water. In principe kunnen wij instemmen met dit uitgangspunt, echter op sommige plekke leidt dit tot geforceerde oplossingen en onnodige bomenkap. De regelgeving over watercompensatie maakt het mogelijk op een andere locatie, maar wel in hetzelfde peilgebied te compenseren. We stellen voor om op een aantal locaties gebruik te maken van de mogelijkheid het zoekgebied te verruimen naar buiten de grenzen van het Ontwerp Tracébesluit, maar wel binnen dezelfde peilgebieden. Met name voor het peilgebied van de Kromme Rijn biedt dit de kans om compensatiemogelijkheden te bundelen en in te zetten op een locatie waar naast watercompensatie ook natuurontwikkeling en recreatie kan worden gerealiseerd. Wij doelen hier op het plan van waterschap HDSR om ter hoogte van Oud Amelisweerd de Kromme Rijn aan de zuidzijde te verbreden en de nevengeul te herstellen. Met dit plan wordt bijna 1 ha extra water gerealiseerd, wat een geschikt alternatief vormt voor de nu voorgestelde watercompensatie langs de Kromme Rijn bij de A27 van 0,5 ha (Maatregel 67 of 2W14). Daarnaast kan hier ook een deel van de watercompensatie in Rijnsweerd (maatregel 62 of 2W1 1) en bij ATV Stadion (maatregel 32 of 2W1) worden gecompenseerd. In de bijlage benoemen we een aantal locaties waarvoor wij eveneens betere alternatieven zien.</p>	<p>locaties, natuurontwikkeling en recreatie zoveel mogelijk zijn verwerkt. Dit is toegeicht in de Nota van Wijziging 2020.</p>	
20	<p>Als gevolg van de verbreding komen er nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten in het plasbrandaandachtsgebied (PAG) te liggen. In het kader van het Besluit externe veiligheid transportroutes en het Bouwbesluit is bij locaties waar sprake is van veel transport van vloeibare brandstoffen bepaald dat bij het vaststellen van ruimtelijke plannen met nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten in het PAG, maatregelen moeten worden genomen (volgens Bouwbesluit) tegen de gevolgen van de effecten van een plasbrand. In het deelrapport Externe Veiligheid zijn geen maatregelen opgenomen. Wij verzoeken om deze bij het Tracébesluit op te nemen. In het Ontwerp Tracébesluit is niet aangegeven hoe de bypass bij knooppunt Lunetten binnen het basisnet past. In de Regeling Basisnet staan instructies hoe bij berekeningen moet worden omgegaan met wegen, maar instructies voor een bypass ontbreken. Wij verzoeken om bij Tracébesluit aan te geven hoe in het kader van het basisnet rekentechnisch omgegaan is met de bypass in deelgebied 3.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen c.q. aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing.</p> <p>Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30m vallen terwijl voor bestaande objecten die dichterbij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. Wel wordt in het project calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde.</p> <p>Bij een wegverbredingsproject kan de PAG zone verschuiven en daarom wordt in het externe veiligheidsrapport inzichtelijk gemaakt welke bebouwing in de PAG zone ligt en welke bebouwing door het wegproject in de PAG zone komt te liggen. Bestaande bebouwing die door de verbreding van de weg in de PAG zone terecht komt hoeft niet te voldoen aan strengere bouweisen. Door het project van Rijkswaterstaat komen wel objecten binnen deze PAG zone te liggen. De eigenaren van deze objecten kunnen een verzoek indienen bij Rijkswaterstaat voor planschade.</p> <p>De bypass in deelgebied 3 is in het deelrapport Externe Veiligheid behandeld als een verbodingsboog, in lijn met de rekenvoorschriften van Rijkswaterstaat.</p>	Ja
21	<p>De recreatieve en cultuurhistorische betekenis van Amelisweerd voor de stad en de regio kan niet overschat worden. Na de aanleg van de A27 in de jaren/SO wordt Amelisweerd opnieuw geraakt door een wegverbreding. In de stad bestaat grote weerstand tegen een nieuwe aantasting van deze waardevolle landgoederen. Wij vragen dan ook nadrukkelijk om bij de uitwerking van alle inpassings- en compensatiemaatregelen in Amelisweerd de oorspronkelijke inrichting zoveel mogelijk te respecteren en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>In dit licht gaat onze voorkeur sterk uit naar een veiligheidsscherm met een geluidwerende functie in plaats van de landschapswal die is opgenomen in het landschapsplan. Hiermee kan het ruimtebeslag op Amelisweerd beperkt worden. Daarnaast is ons voorstel om voor de watercompensatiemaatregelen bij de Kromme Rijn het plan van HDSR aan te houden. Vooruitlopend op de uitvoeringsfase vragen we nu al</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>De door u geschetste waarde van Amelisweerd is in het project onderkend en in de milieu-effectrapportage beschreven. In het ontwerp zijn de effecten op Amelisweerd, binnen de vastgestelde doelstelling, zo beperkt mogelijk gehouden.</p>	Ja

	aandacht voor het voorkomen of beperken van negatieve effecten op Amelisweerd als gevolg van de gekozen bouwmethode in de folieconstructie.	De landschapswal is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm. Deze wijziging is te vinden in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit. In overleg met de gemeente Utrecht en het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden (HDSR) zijn de watercompensatiemaatregelen bij de Kromme Rijn besproken. Dit heeft tevens geleid tot wijzigingen die te vinden zijn in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit. De Natuurvriendelijke oever bij de onderdoorgang Kromme Rijn is verplaatst naar een andere locatie binnen hetzelfde peilgebied die aansluit bij de plannen van HDSR. Zie de beantwoording bij punt 7 van uw zienswijze.	
22	De Nieuwe Hollandse Waterline en Limes zijn genomineerd om UNESCO werelderfgoed te worden. In het deelrapport Archeologie en Cultuurhistorie ontbreekt ons inziens een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarden en dan met name van de Waterlinie. In het Ontwerp Tracébesluit is geen ambitie geformuleerd ten aanzien van het toekomstige werelderfgoed. Er worden geen maatregelen voorgesteld om verstoringen door de eerdere aanleg van de snelweg te verbeteren. Wij verzoeken om de periode tot aan het Tracébesluit te benutten om, in relatie tot onze andere voorstellen voor landschappelijke inpassing, passende maatregelen te formuleren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
23	De afname van de geluidbelasting vanwege de sanering Grote Groeiegalen is positief voor de bewoners van Hoograven. De ruimtelijke kwaliteit staat hier echter onder druk vanwege het ruimtebeslag van de extra parallelbaan en de plaatsing van een hoog geluidsscherm op korte afstand van de eerstelijnsbebouwing. Uit gesprekken met bewoners van de Herautsingel is bekend dat zij behoud van zoveel mogelijk groen zeer belangrijk vinden. Een groene inpassing met taluds leidt tot een grotere kwaliteit dan de nu voorgestelde oplossing met een damwand. Hiervoor dient de bestaande watergang verlegd te worden. Wij stellen voor om de tijd tot aan het Tracébesluit te benutten om in overleg met de bewoners tot een goede inpassing te komen. In het Tracébesluit kan dan de gekozen oplossing worden opgenomen.	De inpassing van het scherm voor Hoograven wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen. U bent als gemeente daarbij betrokken. Daarbij geldt het tracébesluit als randvoorwaarde. Daarin wordt de ligging van de watergang ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit niet aangepast. U bent uiteraard vrij om buiten de tracébesluit grens in overleg met bewoners/belanghebbenden tot een andere waterstructuur in Hoograven te komen waardoor aanvullende mogelijkheden kunnen ontstaan om een groter gebied achter het scherm in te passen.	Nee
24	De verbreding van de A27 gaat ten koste van een aantal woonwagendplaatsen aan de Weg tot de Wetenschap en tennispark Rijnsweerd. Wij gaan er vanuit dat Rijkswaterstaat zich inspant om met alle betrokken partijen tot een passende oplossing te komen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwshade en nadeelcompensatie. Rijkswaterstaat is in gesprek met betrokken partijen om te komen tot een passende oplossing.	Nee
25	De verbreding van de A27 gaat ten koste van een aantal volkstuinen op volkstuincomplex ATV Stadion. In overleg met gemeente, AVVN, en het bestuur van ATV Stadion is gekozen voor een taludoplossing. ATV Stadion heeft aangegeven zoveel mogelijk tuinen terug te willen brengen. Een voor de hand liggende locatie voor compensatie, aansluitend aan het volkstuincomplex, is de locatie waar op de OTB-kaart een watergang is ingetekend. Wij stellen daarom voor om de watergang in het Tracébesluit elders te situeren, zodat deze ruimte beschikbaar komt voor volkstuinen.	De watercompensatie is in de periode tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit elders gesitueerd. Deze wijziging staat beschreven in de Nota van Wijziging 2020 behorende bij het tracébesluit. Over de compensatie van tuinen en de gewenste inpassing in de vorm van een damwand/taludoplossing zijn aanvullende afspraken gemaakt tussen Rijkswaterstaat, gemeente, AVVN en ATV Stadion.	Ja
26	Rijkswaterstaat heeft ervoor gekozen om de bovenwettelijke maatregelen niet vast te leggen in het ontwerp Tracébesluit. De effecten van de bovenwettelijke maatregelen zijn geanalyseerd in het MMA. Hierbij is het maximale effect in beeld gebracht. Concreet betekent dit een pakket geluidmaatregelen gericht op het verlagen van de geluidbelasting voor de woonwijken. De regio en Rijkswaterstaat hebben echter nog geen besluit genomen over de besteding van het beschikbare bedrag van 615 miljoen voor bovenwettelijke maatregelen. In de periode tot aan het Tracébesluit wordt een besluit genomen over de bovenwettelijke maatregelen. Op basis van dit besluit kunnen de effecten van de bovenwettelijke maatregelen op een juiste wijze worden berekend ten behoeve van het MMA.	De bovenwettelijke maatregelen zijn opgenomen in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) in de milieu-effectrapportage. In het MMA wordt het bovenwettelijke maatregelenpakket niet beperkt door het maximaal beschikbare budget: er is een maximaal bovenwettelijk pakket van geluidmaatregelen opgenomen gebaseerd op het volledig realiseren van de ambities uit het provinciale document "Gebiedsuitwerking A27-oost". In de milieu-effectrapportage is benoemd dat dit pakket niet uit te voeren is binnen het budget van 15 miljoen. Voor de invulling van het budget van 15 miljoen hebben optimalisaties plaatsgevonden om te komen tot een optimale besteding van het beschikbare budget. Dit verandert echter niks aan het MMA, waarin juist de maximaal haalbare effecten zijn opgenomen. De insteek van het MMA is namelijk niet het bedrag van 15 miljoen euro, maar de meest wenselijke effecten voor de omgeving.	Nee

		De effecten van bovenwettelijke pakket zijn in het kader van het besluitvormingstraject omtrent het bovenwettelijke pakket in beeld gebracht.	
27	In de richtlijnen voor het MER en het MMA is het verminderen van de barrièrewerking als aandachtspunt opgenomen. In dit kader is een nieuwe fietsverbinding onder de A27, tussen knooppunt Rijnsweerd en de onderdoorgang bij de Archimedeslaan, een interessante maatregel voor het MMA. Een nieuwe fietsverbinding op deze plek ontlast de zeer drukke fietsverbindingen via de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap. Wij pleiten ervoor om deze fietsverbinding expliciet te benoemen als maatregel van het MMA en ook als zodanig te beoordelen. We stellen voor om deze fietsverbinding in het Tracébesluit planologisch mogelijk te maken.	Deze fietsverbinding is niet nodig vanwege de wegverbreding, maar is een wens van de regio om Rijnsweerd en de Uithof beter met elkaar te verbinden. De belangenafweging en besluitvorming over deze fietsverbinding zal daarom niet planologisch geregeld worden in het tracébesluit.	Nee
28	In het MMA is de ambitie geformuleerd dat de energie die nodig is om het wegsysteem te laten functioneren op een duurzame wijze wordt opgewekt, waarbij gekozen wordt voor zonne-energie. De gemeente kan zich hierin vinden. In het MMA wordt aangegeven dat pas in een later stadium definitief invulling wordt gegeven aan dit onderwerp, om ruimte te houden voor mogelijke innovaties op het gebied van de integratie van zonne-energie in andere objecten, zoals geluidschermen. De gemeente wil in de bestuursovereenkomst procesafspraken vastleggen over dit onderwerp.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen). Het project heeft drie locaties aangewezen waarin een aannemer duurzame energie kan opwekken ten behoeve van de realisatie van een energieneutraal project. Deze locaties zijn beschreven in de Nota van Wijziging 2020.	Nee
29	In het MER wordt ingegaan op de effecten tijdens de uitvoeringsfase. De gemeente wil voor het Tracébesluit de volgende aandachtspunten meegeven: Bereikbaarheid autoverkeer Mobiliteitsmanagement is één van de maatregelen om de effecten tijdens de uitvoeringsfase te beperken. De gemeente pleit voor een goed OV-alternatief tijdens de werkzaamheden aan de A27/A12/A28 om de regio bereikbaar te houden en gaat daarover graag in gesprek met Rijk en provincie als betrokken overheden en de OV-bedrijven die door hen worden aangestuurd. Als gevolg van congestie op de snelwegen tijdens de werkzaamheden, zal de verkeersdruk op het onderliggend wegennet toenemen. Bij het gezamenlijk opstellen van het minder hinder plan, willen we inzicht krijgen in de precieze effecten en maatregelen op het onderliggend wegennet. Bereikbaarheid langzaam verkeer De aandacht in het MER gaat voornamelijk uit naar het beperken van hinder voor automobilisten. Voor de bewoners en werknemers van de regio Utrecht is het beperken van hinder voor langzaam verkeer van groot belang. Voor langzaam verkeer moet, net als voor autoverkeer, het uitgangspunt gehanteerd worden dat de huidige langzaam verkeer verbindingen beschikbaar blijven, behoudens kortdurende en incidentele situaties. Geluidschermen A 72 De gemeente heeft in de Bestuurlijke Stuurgroep meerdere keren aangegeven dat de geluidschermen langs de A12 zo snel mogelijk na de start van de uitvoering geplaatst moeten worden. De bewoners van met name Hoograven en Kanaleneiland worden al jaren geconfronteerd met een onacceptabele geluidbelasting. De snelle plaatsing van de geluidschermen dient opgenomen te worden in het Tracébesluit en als eis worden meegegeven in de aanbesteding. Langs delen van de A12 zijn nu reeds geluidsschermen aanwezig. De periode tussen realisatie van nieuwe schermen en de sloop van bestaande geluidsschermen dient zo kort mogelijk te zijn.	In het vervolgproces zal de huidige intensieve samenwerking met onder andere de gemeente Utrecht op de raakvlakken tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet (zoals de NRU), de werkerreinen in het kader van de bestuursovereenkomst, de realisatieovereenkomst en de MinderHinder-aanpak worden voortgezet. In het kader van bijvoorbeeld de MinderHinder-aanpak wordt daarbij uitgebreid aandacht besteed aan de bereikbaarheid voor auto, fiets en OV en het pakket aan mobiliteitsmanagementmaatregelen. In navolgende alinea wordt nog in algemene zin toegelicht hoe wordt omgegaan met verkeershinder in het project. Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden te beperken. Het zo veel mogelijk in stand houden van de bereikbaarheid van de regio is één van de belangen die spelen in de realisatiefase van de wegverbreding. De algemene werkwijze om verkeershinder als gevolg van werkzaamheden voor de weggebruiker te beperken is vastgelegd in de Werkwijzer Minder Hinder wegen (deze is te vinden op de website www.rijkswaterstaat.nl). Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten en provincie) worden afspraken gemaakt ten aanzien van bijvoorbeeld afsluitingen van rijstroken en aansluitingen. Ook worden afspraken gemaakt over de kruisende verbinden voor de auto, fiets, voetgangers en OV en de verschillende waterwegen. Hierbij wordt ook specifiek gekeken naar de bereikbaarheid van aanliggende wijken, bedrijventerreinen en bv. kantoor-, onderwijs- of sportlocaties. Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het contract wordt gegund. Desondanks is het onvermijdelijk dat rijkstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd. Hierover wordt uiteraard tijdig gecommuniceerd. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.	Ja

		Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. Ten aanzien van de periode tussen sloop oude schermen en plaatsen nieuwe schermen geldt dat dit wordt meegenomen bij de uitwerking van de gunningscriteria voor leefkwaliteit, waar uw gemeente bij betrokken is.	
30	Voor een omvangrijk werk als de verbreding van de A27 en A12 zijn op diverse locaties bouw- en Werkterreinen nodig. De gemeente Utrecht is zeer terughoudend in het verlenen van vergunningen voor bomen op bouw- en Werkterreinen. De gemeente zal bij de behandeling van vergunningaanvragen kritisch onderzoeken of het kappen van bomen vermijdbaar is. Alleen in gevallen waar onomstotelijk is aangetoond dat kappen onvermijdelijk is, gaat de gemeente over tot het verlenen van een vergunning. In vergunningen wordt een compensatieverplichting opgelegd. Voor de Werkterreinen die in de stedelijke groenstructuur liggen, moet onderzocht worden of het gebruik van de locatie geen blijvende schade aan bodem, de kwaliteit van het groen en beschermde soorten tot gevolg heeft. Daarnaast dient er in de omgeving van de bouw- en Werkterreinen voldoende aandacht te zijn voor de veiligheid van het langzaam verkeer. Met Rijkswaterstaat is afgesproken dat de Werkterreinen ten westen van de A27, tussen de spoorlijn Utrecht-Den Bosch en de Koningsweg, na gebruik een groene inrichting krijgen. De inrichting dient afgestemd te worden op de inrichting van de groene verbinding. Wij denken hier graag intensief over mee. Afspraken over de inrichting kunnen worden vastgelegd in de bestuursovereenkomst.	Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Uw aandachtspunten voor de herinrichting van deze terreinen worden gedeeld. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de tracébesluit-tekeningen verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. Rijkswaterstaat is in gesprek met u om te komen tot nadere afspraken per werkterrein, bijvoorbeeld over aanrijdroutes van bouwverkeer, ontsluiting, inpassingen, inrichting, het indien mogelijk voorkomen van bomenkap op werkterreinen en het gebruik van het bouwterrein. Dit zal worden vastgelegd in de bestuursovereenkomst, de realisatieovereenkomst en het contract.	Ja
31	In het MER wordt aangegeven dat tijdens de uitvoeringsfase te allen tijde zal worden voldaan aan de relevante wet- en regelgeving. Dit wordt vooral gerelateerd aan de bouwhinder langs het tracé. Wij willen de scope van bouwhinder verbreden naar hinder voor omwonenden langs de alternatieve routes via het onderliggend wegennet. Door een toename van verkeer op het onderliggend wegennet komt de leefbaarheid verder onder druk te staan. Vanwege de lange uitvoeringsperiode is het wenselijk om ook voor dit aspect mitigerende maatregelen te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zoals in de Bestuurlijke Stuurgroep is besproken maken de negatieve effecten op de leefbaarheid als gevolg van omgeleid of sluipverkeer onderdeel uit van de MinderHinder-aanpak van verschillende regiopartijen waaronder gemeente Utrecht. In het vervolgproces wordt de intensieve samenwerking met de gemeente Utrecht ten aanzien van de hinder voor omwonenden in het kader van deze MinderHinder-aanpak, het KES-proces (klant- en contracteisen) en de gunningscriteria op het gebied van leefkwaliteit voortgezet.	Ja
32	Bijlage watercompensatie Voor onderstaande locaties stellen wij voor om in het Tracébesluit de compensatie op een alternatieve locatie te plannen. Wij denken hier graag actief over mee. 1. bermsloot Voorveldse Polder (Maatregel 25 en/of1W7). De voorgestelde 0,15 ha watercompensatie gaat op deze locatie ten koste van een groot aantal bomen. Wij zijn van mening dat deze compensatie op andere locaties binnen de Voorveldse Polder zijn te realiseren zonder dat dit ten koste gaat van grote aantallen bomen. 2. watergang ATV Stadion (Maatregel 32, onderdeel 2W1). De te dempen watergang is onderdeel van het peilgebied Kromme Rijn en is dus ook elders te compenseren. Door de 0,24 ha water elders te compenseren kan deze ruimte benut worden voor het compenseren van de volkstuinten. 3. bermsloot Maarschalkerveerd (Maatregel 68 of 2W1 3). Het verplaatsen van de bermsloot gaat hier ten koste van veel bomen. Wij zien goede mogelijkheden om de bermsloot te compenseren in een nieuwe watergang langs de nieuwe fietsroute (maatregel 69). 4. Watercompensatie ten zuiden van de Koningsweg (Maatregel 78 of 3W3). Deze compensatie zullen wij meenemen in de uitwerking van de Groene Verbinding .Wij zien goede mogelijkheden om een nieuwe watergang te realiseren evenwijdig aan de trambaan en fietspad Tussen de Rails. 5. Watercompensatie Park De Koppel (3W4). De voorgestelde compensatielocatie gaat ten koste van bomen en biedt weinig landschappelijke meerwaarde. Wij stellen voor de locatie te verplaatsen naar een nog nader uit te werken locatie in het park, waar de	Genoemde suggesties voor alternatieve locaties voor compensatie zijn meegenomen in een voorstel voor ontwerp-aanpassing. De volgende wijzigingen worden doorgevoerd: Ad 1: De door u voorgestelde oplossing is overgenomen. De watergang wordt verplaatst naar een strook gemeentegrond ten westen van de tennisvelden. Ad 2: De compensatie is gevonden in het gebied van de Kromme Rijn in samenhang met de aanleg van de nevengeul en de natuurvriendelijk oever. De geplande watergang op de volkstuinten komt te vervallen waarmee ook de huidige beschikbare ruimte voor de volkstuinten vrijwel niet wijzigt. Ad 3: Deze door u voorgestelde oplossing is overgenomen. De exacte keuze voor de ligging van de nieuwe fietsbrug moet nog worden gemaakt, maar de keuze hiervoor heeft geen invloed op het wel of niet hier kunnen compenseren. Ad 4: 3w3 is bedoeld als zoekgebied voor de waterzuivering uit de bak Amelisseweerd. Inmiddels is duidelijk dat de benodigde ruimte voor waterzuivering beperkt is. Meenemen van de compensatie elders of tussen de trambaan en tussen de rails kan interfereren met de actie dat het werkterrein daar mogelijk wordt opgeschoven om de bomen op dat gebied te sparen. Ad 5: Voor deze locatie is naar aanleiding van uw voorstel een hydraulische berekening uitgevoerd in verband met het verplaatsen van de duiker. Hieruit blijkt dat als de duiker wordt vergroot, de watergang ter plaatse van Park de Koppel de watergang niet hoeft te worden verbreed. Compensatie vindt elders in het peilgebied plaats. Ad 6: Deze door u voorgestelde oplossing is overgenomen.	Ja

		<p>compensatie tevens zorgt voor natuurontwikkeling (natuurvriendelijke oevers), verbetering van de waterafvoer en landschappelijke meerwaarde.</p> <p>6. Hoograven-Zuid/Volkstuinen ATV Zuid. (Maatregel 112/115 en/of 4W3). Als gevolg van de nieuwe geluidsschermen bij Hoograven-Zuid wordt water gedempt wat gecompenseerd moet worden. Wij ondersteunen het voorstel om dit te doen bij de volkstuinen van ATV-Zuid, alleen niet op de voorgestelde locatie, maar aan de buitenzijde van het volkstuinencomplex. Voor alle locaties geldt dat wij in de periode tot aan het TB met alternatieve voorstellen zullen komen, die wij graag in overleg met u uitwerken. Naast voorgaande compensatielocaties vragen wij op een aantal locaties uw aandacht voor de inpassing van nieuwe watergangen. Het gaat hierbij om de Enny Vredelaan (maatregel 63) en de Sorbonnelaan/Princetonlaan (maatregel 58). Wij gaan er vanuit dat deze watergangen in nauw overleg met belanghebbenden worden ingepast of dat een alternatieve oplossing wordt gevonden als inpassing niet mogelijk is zonder de belangen van belanghebbenden teveel te schaden. Daarnaast vragen wij uw aandacht voor het dempen van de bermsloot ter hoogte van sportpark Olympos op De Uithof (maatregel 42). Het is noodzakelijk dat de afvoer van regenwater en drainagewater van het sportpark en de afvoer van het regenwater van de fietstunnel in het Uppsalapad gewaarborgd blijft.</p>	<p>De wijzigingen in het tracébesluit ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit staan beschreven in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.</p>	
ZWE-00587	1	<p>De standpunten van gemeente Utrecht en provincie zijn niet genoeg meegenomen in het besluit. Daarnaast zijn adviezen van adviserende organisaties zoals het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau genegeerd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).</p>	Nee
	2	<p>Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steeds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja
	3	<p>Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p>	Nee
	4	<p>Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.</p>	Nee
	5	<p>Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	Nee

6	<p>Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
7	<p>De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).</p>	Nee
8	<p>In 2015 heeft de regering toegezegd het Urgenda klimaatvonnis te gaan uitvoeren. Dan is het onacceptabel dat de minister van Infrastructuur en Milieu voortgaat op de weg van meer asfalt, omdat dat autogebruik, en aldus de kooldioxide uitstoot vergroot.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
9	<p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja
10	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerptracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk</p>	Ja

		<p>voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>	
11	<p>Het risico van scheuren van de folie moet afgewenteld worden op de gebruikers van het snelwegennet: jaren lang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunettenen Rjinsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee
12	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Ja
13	<p>In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
14	<p>Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaantvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
15	<p>De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.</p>	<p>Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidsschermen.</p>	Nee
ZWE-00588	<p>1 Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de</p>	<p>Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden. Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de</p>	Ja

	<p>snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>	
2	<p>1. Prognose mobiliteit Binnen ons dorp is er discussie over het nut en noodzaak van de verbreding van de A27. Echter door het in tweeën knippen van de projecten A1/A27 en A27/ring Utrecht dwingt de Minister ons om te pleiten voor een verdere ontknoping van het wegennet op de ring Utrecht. Er is immers al besloten tot (deel) verbreding tussen in het project A1/A27. 1.a.Ik verzoek u om de knooppunten Rijnsweer en Lunetten te ontvlechten</p> <p>Er zijn nu files op de A27 maar ook veel drukte en verkeersonveilige situaties op de lokale wegen die door en langs Groenekan lopen. De uitkomst van dit project zou moeten zijn dat het onderliggende wegennet wordt ontlast.. Ik ga uit van vermindering van de hoeveelheid sluipverkeer door onze kern, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot.</p> <p>Ontsluiting USP : Toch constateren ik, op basis van het deelrapport Verkeer, dat bij de aansluiting Bilthoven (richting Utrecht) vertraging optreedt op de A27 door invoegend verkeer. Niet duidelijk is hoe groot deze vertraging exact is, noch de mate waarin het verkeer terugslaat op de N234 en de N417/Koningin Wilhelminaweg. . De maatregelen uit het TB A27/A1 lijken hiermee onvoldoende effect te sorteren. 1.b. Ik verzoek u om de effecten invoegend verkeer inzichtelijk te maken.</p>	<p>Ten aanzien van de ontvlechting van Rijnsweerd en Lunetten: In uw zienswijze verzoekt u Rijkswaterstaat de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp zijn beide knooppunten al grotendeels ontvlochten. Zo worden de verkeersstromen vanuit Hilversum en Amersfoort richting Den Haag en richting Breda/Arnhem vroegtijdig van elkaar gescheiden. Dat geldt ook voor de verkeersstroom vanuit Breda richting Amersfoort, dat via een zogeheten bypass wordt afgewikkeld. Ten aanzien van sluipverkeer:Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat ten gevolge van het project Ring Utrecht een deel van het verkeer op het onderliggende wegennet via het hoofdwegennet zal gaan rijden. Specifiek voor de Koningin Wilhelminaweg ten zuiden van de aansluiting A27 Bilthoven nemen de intensiteiten op etmaalbasis af met ongeveer 7% in de projectsituatie ten opzichte van de referentiesituatie. Ten aanzien van de ontsluiting Utrecht Science Parc (USP): met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Niet alle knelpunten op en nabij de Ring Utrecht kunnen opgelost worden, vanwege enerzijds het taakstellend budget voor het project, en anderzijds de impact en kwaliteit voor de leefomgeving omdat het ruimtegebruik voor de snelweg dan nog groter zou worden. Het specifieke knelpunt dat u benoemt in uw zienswijze, de A27 in zuidelijke richting ter hoogte van de toerit Bilthoven, is hier een voorbeeld van. Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat dit specifieke knelpunt leidt tot vertraging in de ochtendspits op de A27 in zuidelijke richting en dat de kans op terugslag op de N234 en N417 reëel is.</p>	Nee
3	<p>2. scenario's WLO scenario's In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM 2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidswerende voorzieningen. Naar mijn mening dient de omgeving maximaal beschermd te worden. 2.a. Ik wens dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p>	Nee
4	<p>3. geluidwerende voorzieningen Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van</p>	<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden, en de maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Dit heeft tot gevolg dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd wordt. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Wel is de start van de uitvoering - en in het verlengde daarvan ook de openstelling - van het TB Ring Utrecht</p>	Ja

	<p>diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan.</p> <p>3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>vertraagd. Evengoed wordt er rekening gehouden met het feit dat op deze locatie twee keer werkzaamheden plaatsvinden en er wordt naar gestreefd om de hinder zo veel mogelijk te beperken.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al gerealiseerde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten. Op deze locatie is ProRail bezig met het opstellen van een saneringsplan in het kader van MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) Spoor, waarin onderzocht of de geluidbelasting t.g.v. spoorwegverkeer met doelmatige maatregelen kan worden verlaagd. Dit saneringsplan is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 is echter wel meegenomen in het bovenwettelijke maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Meer informatie over de bovenwettelijke maatregelen vindt u op: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail</p> <p>Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>	Ja

	Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven		
6	<p>5. Uitvoeringswijze schermen</p> <p>In bijlage 2 van het OTB zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Ik ben van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan, bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden, eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen.</p> <p>5.a. ik wens duidelijkheid over de uitvoering van de schermen. Waarbij de voorkeur uitgaat naar waar nodig absorberend en zoveel mogelijk groene beplanting.</p>	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bilthoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidsschermen langs dit wegvak zijn uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd; ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen.</p> <p>De vormgeving van de geluidsschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p>	Nee
7	<p>6. Luchtkwaliteit</p> <p>Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit.</p> <p>Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>	Ja
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p>	Ja

9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen: 8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelenpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>	Ja
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding. Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst. 9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark).</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de NNN-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit. De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>	Ja
11	<p>10. Realisatie met zo min mogelijk overlast Mijn angst is dat tijdens de uitvoeringsfase het dorp Groenekan onevenredig en zwaar wordt belast Zeker gezien de lange realisatieduur van de twee Projecten is het beperken van de omgevingshinder van groot belang voor de omgeving voor zowel bewoners, ondernemers als natuur. Ik hoop dat u door goede samenwerking met de gemeente de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee

	<p>Bilt en inspanning ten behoeve van het Doorstromingsplan de omgevingshinder, ook op de aanliggende wegen weet te beperken. Bij de aanbesteding dient zeer nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan de omgevingshinder, zowel de direct als indirect, binnen de gunningscriteria</p> <p>10.a. Realiseer het project met zo min mogelijk overlast voor alles wat leeft en werkt in het dorp Groenekan. Communiceer tijdens de uitvoering goed met bewoners, leer van uitvoering A27/A1</p>		
12	<p>11. Overige opmerkingen/adviezen:</p> <p>11.a. Externe Veiligheid Als inwoner van de gemeente de Bilt vraag ik uw aandacht voor de plasbrandaandachtsgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor (beschermende) maatregelen worden getroffen.</p> <p>Het is aan burger niet uit te leggen dat deze wel bescherming geniet voor het plaatsgebonden risico, maar dat er geen bescherming plaatsvindt tegen een plasbrand. Terwijl juist de plasbrand uitgaat van het effect en niet van een risico.</p> <p>Ik acht dit een onwenselijke situatie en vragen u maatregelen te treffen bij de woningen die in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen. Ik kan mij goed voorstellen dat er in dit geval geen bouwkundige maatregelen aan de woningen zijn zoals genoemd in de regeling Bouwbesluit, maar dat in de overdracht maatregelen worden getroffen (zoals een opstaande rand) die verspreiding van een brandende plas vloeistoffen beperken of voorkomen. Een en ander op basis van gelijkwaardigheid en kosteneffectiviteit zodat er een gewogen proces plaatsvindt.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone.</p> <p>Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dicht bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.</p>	Nee
13	<p>11.b. Energie - Zonnepanelen In het MMA is de ambitie geformuleerd dat de energie die nodig is om het wegsysteem te laten functioneren op een duurzame wijze wordt opgewekt, waarbij gekozen wordt voor zonne-energie. Samen met de gemeente de Bilt ben ik van mening is dit niet ambitieus genoeg is. Het Rijk, dat eveneens invulling moet geven aan het Klimaatakkoord, kan een waardevolle bijdrage leveren aan de verduurzaming van de regio door het strategisch inzetten van de beschikbare gronden rond de snelwegen. Door hier energievoorzieningen te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen, worden diverse voordelen behaald op het gebied van klimaat, landschap, ruimtelijke efficiëntie en financiën. Ik onderschrijf dan ook het pleidooi om hier gezamenlijk, met maatschappelijke partners, nadere invulling aan te geven.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p>	Nee
ZWE-00589	<p>1 In Amelisseweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer die capaciteit terughebt qua luchtzuivering, schoonheid, en klimaat voor mens en dier. Het is obsceen om zo onze kinderen hun toekomst te ontnemen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisseweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
	<p>2 Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij</p>	Ja

	manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	
3	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
4	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
5	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die niet geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
6	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
7	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluiptverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

8	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgestelde maatregelen.	Ja
9	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
10	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
11	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
12	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
13	Van goed, intelligent, beleid mogen we toch verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een slecht voorbeeld: als het al even werkt, dan toch niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in verhevigde mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer: dat kan beter, frequenter, en betrouwbaarder. Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, meer geholpen zullen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
14	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
15	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee

	16	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt.</p>	Ja
ZWE-00590	1	<p>Deze uitbreiding mist volledig elke visie op de toekomst van Nederland en de vervoersmodaliteiten van de toekomst, en zal meer verkeer uitlokken, waardoor er over 20 jaar weer een verbreding nodig is.</p> <p>Mobiliteit is super belangrijk, maar deze vorm van brede doorstromingssystemen zijn geen vorm van mobiliteit, maar een voorbeeld om steeds vaker en verder te reizen.</p> <p>Ik pleit voor aparte rijstroken niet per bestemming, maar per klasse van geluid en uitstoot. Maw: stroken voor elektrische en waterstofvoertuigen aan de zijden waar geluidsoverlast maximaal storend is.</p>	<p>In deze zienswijze wordt de suggestie gedaan om een aparte doelgroepenstrook voor specifieke voertuigen zoals elektrische en waterstofvoertuigen op te nemen. Op de ring Utrecht is er sprake van verkeer dat van rijstroken wisselt om de juiste richting te kiezen. Zo moet het verkeer dat van de A12 naar de A27 Hilversum wil, minstens 3 rijstroken opschuiven. Het is niet mogelijk om al deze rijstroken exclusief te maken voor elektrische auto's. Er blijft dan geen enkele rijstrook over voor het overig verkeer.</p>	Nee
	2	<p>Ten slotte, als bewoner op minder dan 100 meter van deze snelweguitbreiding, gaat de waarde van mijn woongenot, en van mijn huis verminderen. Ik eis dat in de plannen ruimte wordt opgenomen om 1) deze waardevermindering onafhankelijk te laten bepalen en 2) deze waardevermindering te vergoeden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p>	Nee
ZWE-00591	1	<p>De norm uit de nota Mobiliteit is gesteld op 2. Uit uw berekeningen komt naar voren, dat, bij "realistische groei", deze norm zonder maatregelen al bijna gerealiseerd wordt : we komen dan op 2,1 uit. Dat betekent dat de reistijd in de spits 5% (2,1 gedeeld door 2) langer is dan de norm eist. Dan is een project als dit, met al zijn kwalijke gevolgen, toch onnodig zwaar? Dat is met een kanon op een mug schieten ! En dat blijkt ook wel: met het project wordt het resultaat 1,2; dat is onnodig ver onder de norm. Voor een bescheiden daling van 2,1 naar 2 kunt u toch volstaan met veel minder ingrijpende, minder schadelijke, en goedkopere maatregelen ? Trouwens, ook bij die zogenaamde "realistische groei" zet ik mijn vraagtekens. Wilt u ons werkelijk wijsmaken, dat Nederland nog tientallen jaren zal blijven groeien? Dat verwacht u toch zeker zelf ook niet?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).</p>	Nee
	2	<p>Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).</p>	Nee
	3	<p>De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.</p>	<p>De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja
	4	<p>Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.</p>	<p>De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden.</p> <p>Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.</p>	Nee

	5	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
	6	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	7	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	8	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
ZWE-00592	1	Amelisweerd wordt niet wettelijk beschermd tegen verkeerslawaaai. Er wonen geen mensen. Er woont wel een enorm aantal bosvogels en andere dieren. Hun bescherming heeft u blijkaar minder hoog in het vaandel. Toch is de geluidsoverlast voor vooral vogels gigantisch, met name in het broedseizoen. Verder genieten zo'n anderhalf miljoen bezoekers van dit prachtige gebied. De bescherming van hun recreatie valt ook onder uw morele verantwoordelijkheid. Een dakje op de bak schiet hier natuurlijk tekort. Overkapt u de weg liever helemaal. Het zou u sieren als u niet de mazen van de formele wet zou opzoeken, maar zou handelen in de geest ervan!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	2	Voor het ontwerp tracébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	3	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer	Ja

			<p>gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	
4	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisseweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisseweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	Ja	
5	<p>In Amelisseweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan. Het is voor mij volstrekt niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, immoreel is en van alleen maar kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde mogelijkheden terug hebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en klimaatverbetering. Het is moreel verwerpelijk om onze kinderen hun toekomst te ontnemen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisseweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee	
ZWE-00593	<p>1 Ik ben een fervent fietser/wandelaar en heb bewust geen auto. In zijn algemeenheid ben ik een voorstander van het ontmoedigen van autoverkeer in plaats van het aanmoedigen ervan door bredere snelwegen te faciliteren. Ik zou voor betere bereikbaarheid van Utrecht liever zien dat het OV verder wordt uitgebreid.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p>	Ja	
	<p>2 Ik vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch een stuk verantwoordelijker dan het asfalt van een snelweg.</p>	<p>In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB.</p> <p>Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid.</p> <p>Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm tussen de gebouwen komt recht op te staan en wordt van transparant materiaal gebouwd.</p>	Ja	

3	Zonder een omschrijving van maatregelen om 5a MER aspecten geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
4	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>	Ja
5	Ik vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch een stuk verantwoordder dan het asfalt van een snelweg.	<p>In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB.</p> <p>Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid.</p> <p>Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast.</p> <p>Het scherm tussen de gebouwen komt rechtop te staan en wordt van transparant materiaal gebouwd.</p>	Ja
6	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, stikstofoxiden, remmen-, asfalt- en bandenslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Als de gekozen ontwerpssnelheid verhoogd wordt naar 120 km/u zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de luchtverontreiniging afnemen. Dit is uiterst belangrijk omdat de luchtvervuiling in het Utrechtse niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan het streven om de normen van de WHO te halen. Als de maximum snelheid naar 80 km/u gaat is verbreding niet meer nodig. Dan zal de luchtkwaliteit in de regio mogelijk voldoende verbeteren doordat er minder roet en dergelijke uitgestoten wordt.	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p>	Ja

			Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	
	7	Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppen, en het leefklimaat daar verslechteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	8	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaaï. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de 5a MER aspecten geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	9	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	10	Niet een Ring om de stad werkt, maar liever straalsgewijze openbaar vervoerverbetering.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00594	1	Er is wordt geen 3 dimensional beeld gegeven van knooppunt rijnsweerd op maaiveld niveau. Daarmee is nauwelijks in te schatten wat een 12 meter hoge snelweg betekent voor de omgeving.	In het landschapsplan zijn geen concrete visualisaties van knooppunt Rijnsweerd opgenomen omdat de architectonische vormgeving nog wordt uitgewerkt in een Esthetisch Programma van Eisen. Vanuit de woonwijk Rijnsweerd is het knooppunt ook in de toekomstige situatie amper zichtbaar, vanwege de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
	2	Er kleven teveel risico's aan het OTB welke worden afgewenteld op de belastingbetaler	Elk groot project kent risico's. De risico's worden vroegtijdig herkend en erkend. Door het nemen van beheersmaatregelen kunnen veel risico's worden voorkomen of de kans van optreden wordt verkleind. In het taakstellend budget van de Ring Utrecht is rekening gehouden met het optreden van risico's. De risico's van het project Ring Utrecht zijn project specifiek, maar zijn in omvang niet anders dan de risico's van andere grote projecten. Het feit dat er risico's zijn, is geen reden op zich om af te zien van een project, wel om zorgvuldig te handelen.	Nee
	3	Er zijn diverse alternatieve OTB voorhanden die minder geld kosten, leiden tot minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging	Er zijn veel alternatieven onderzocht. Veel daarvan voldoen niet aan de doelstellingen of zijn om diverse redenen afgefallen. Zie voor meer informatie over de onderzochte alternatieven het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	4	Er is onvoldoende duidelijkheid over natuurcompensatie	In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort	Ja

			<p>uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisseweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermde) soorten).</p>	
	5	Er is veel te weinig aandacht voor geluidswering over het gehele traject. Er staat is een bedrag van 15 mio extra budget beschikbaar wat in geen verhouding staat tot de inversteringen in dit OTB.	Het bedrag van 15 miljoen is een bedrag bovenop de kosten voor wettelijke maatregelen op het gebied van geluid. De kosten van de wettelijke maatregelen zijn onderdeel van de investering in het tracébesluit.	Nee
ZWE-00595	1	Als econometrist weet ik dat de uitkomst van rekenmodellen zeer afhankelijk is van datgene wat er aan assumpties wordt ingestopt. Dit betreft vele zaken, waarvan ik hier speciaal wil noemen de groei aannames en de aanname dat we nog vele jaren in dezelfde mate op fossiele brandstoffen zullen blijven rijden. De gebruikte groei aannames zijn achterhaald. En ja je moet je ergens op baseren, maar het is niet verboden om de nieuwste inzichten te gebruiken, dus daarom moeten de modellen worden geactualiseerd. En daarbij moeten ook toekomstscenario's worden betrokken waarin moderne ontwikkelingen en beleid om de Parijse klimaatdoelstellingen te realiseren worden betrokken. Hoe kan u nu serieus zo'n groot project promoten, terwijl we nog maar net het klimaatakkoord hebben ondertekend? Zo zal er niks veranderen, behalve nog meer luchtvervuiling.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).	Nee
	2	Overigens bleek verbreding van de A27 ook in de officiële kosten-baten-analyse door Decisio al onrendabel. Het Centraal Planbureau bevestigde deze conclusie en kopte heel voorzichtig dat uitstel van het hele project de beste optie was voor de minister. Waarom doet u dit niet? Dat is toch onbegrijpelijk voor de burger? Het lijkt op politieke onwil-kop-in-het-zand politiek- scoren met een soort van daadkracht waaruit een bijzondere minachting spreekt voor het gezonde verstand van het CPB. Als belastingbetaler wil ik mij tot het uiterste verzetten tegen geldwegsmijterij, zo zie ik een project van minimaal 1100 miljoen met een zeer grote kans op een maatschappelijke <i>kosten</i> uitkomst in plaats van maatschappelijke <i>baten</i> . Als u zo nodig geld aan mobiliteit wil besteden: de gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dat dan doelmatig aan. Bijvoorbeeld door parkeergarages te bouwen die een goede openbaar vervoer aansluiting hebben met de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

	werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.		
3	De norm uit de nota Mobiliteit is gesteld op 2. Uit uw berekeningen komt naar voren, dat, bij "realistische groei", deze norm zonder in te grijpen al bijna gerealiseerd wordt : we komen dan op 2,1 uit. Dat betekent dat de reistijd in de spits 5% (2,1 gedeeld door 2) langer is dan de norm eist. Dan is een project als dit, toch onnodig zwaar? En dat blijkt ook wel: met het project wordt het resultaat 1,2; dat is onnodig ver onder de norm. Voor een bescheiden daling van 2,1 naar 2 kunt u toch volstaan met minder ingrijpende, minder schadelijke, en goedkopere maatregelen ? En ook hier geldt dat de gebruikte groeiscenario's te hoog zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
4	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
5	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
6	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uuit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
7	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Ja
8	Graag wil ik ook uw toezegging dat alle woningeigenaren van Lunetten in het geval van verzakkingen ruimschoots voor de waardevermindering (op basis van verkoopprijs) van hun huis worden gecompenseerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwshade en nadeelcompensatie.	Nee

	9	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
	10	Waarom hoeft u eigenlijk niet aan de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie te voldoen? De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	11	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	12	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
	13	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	14	Verder stel ik voor om de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen in verband met het bouwverkeer en het omgeleide verkeer. Ik hoop dat u dat regelt in het uiteindelijke TB	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	15	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
ZWE-00596	1	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2	De landschapswal is nu een belangrijk geluidsslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging	Ja

	wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	
3	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
4	Om tot een positieve MKBA te kunnen komen heeft u aangenomen dat de Nederlander nog 100 jaar lang accijns op benzine en diesel zal blijven betalen. Dat lijkt mij helemaal niet te rijmen met alle nationale en internationale afspraken omtrent CO2 uitstoot.	Deze manier om met accijns om te gaan is standaard in de werkwijze van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Het is inherent aan het gebruik van prognoses dat aannames over de toekomst gemaakt worden. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
5	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
6	De EU voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 strenger worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
7	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
8	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
9	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.		
	10	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	11	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
	12	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
	13	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelissewaard leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
	14	Amelissewaard is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
	15	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
ZWE-00597	1	Onze zienswijze heeft betrekking op de belangen van onze melkveehouderij (vof xxx) aan de Groenekansweg. In de huidige plannen van Rijkswaterstaat (RWS) voor de verbreding van de A27 (of het creëren van extra waterberging voor de verbreding van de A27) eist RWS onze landbouwgrond op. RWS gaat in haar plannen voorbij aan het feit dat zij zelf voldoende grond naast het talud van de snelweg hebben om daar waterberging te creëren. Het	Mede op basis van uw zienswijze is de situatie ter hoogte van uw landbouwgrond nader beschouwd. Er is een alternatief voorstel uitgewerkt zonder ruimtebeslag op uw gronden. De natuurvriendelijke oever komt te vervallen. Deze wijziging staat nader omschreven in de Nota van Wijziging 2020.	Ja

		<p>betreft de grond aan de oostzijde van de A27 ten zuiden van de benzinepomp (BP) in Groenekan.</p> <p>Onjuistheden: Nee.</p> <p>Over het hoofd gezien belang: Ja, ik verwijs naar bovenstaande tekst in Uw reactie.</p> <p>Geraakt in belang: Ja, wij worden onevenredig benadeeld bij het moeten afstaan van landbouwgrond. De benadeling betreft de vermindering mestplaatsingsruimte en fosfaatrechten voor ons bedrijf. Daarnaast wordt de voederwinningscapaciteit onvoldoende voor onze veebezetting.</p> <p>Voor Rijkswaterstaat is het veel eenvoudiger om andere gronden te vinden voor de vervangende aanplant van bomen, dan dat wij vervangende landbouwgrond moeten vinden in de nabijheid van onze melkveehouderij.</p>		
ZWE-00598	1	<p>Hoewel ik begrijp dat een hogere verkeersdruk om maatregelen vraagt, betwijfel ik of die bedachte hogere verkeersdruk reëel is. Mede gezien recente publicaties van onder andere het CPB. Daarnaast is de kans groot dat tegen de tijd dat de verbreding gereed is, er meer 'zelfrijdende' auto's zijn, of andere voorzieningen waardoor de onderlinge afstand tussen voertuigen tot een minimum beperkt zal worden, waardoor de efficiëntie van het asfaltoppervlak flink zal toenemen.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	2	<p>Dit doet mij ernstig twijfelen aan de juistheid van de kosten-batenanalyse. Daaraan gekoppeld kan het huidige asfaltoppervlak efficiënter worden gebruikt door niet te streven naar een maximumsnelheid van 100 km/u (en zelfs ontwerpen op 120-130). Als de maximumsnelheid wordt gesteld op 80 km/u (niet ongewoon voor grootstedelijke ringen in Nederland en Europa) kan de wegcapaciteit toenemen zonder noodzaak voor verbreding. (En de daarmee gepaard gaande risico's en jarenlange overlast.)</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)	Nee
	3	<p>Verder zal een verbreding van de bak ten koste gaan van een natuurgebied dat zeer geliefd is bij de bewoners van Utrecht en met name de bewoners aan de oostkant van de stad. De compensatie weegt m.i. niet op tegen het verdwijnen van bomen (gras op een dak is toch echt iets anders), overigens niet alleen bij Amelisweerd, maar langs de hele snelweg verdwijnen bomen. Buiten de bak ligt een folie, de risico's van werken rondom dat folie zijn ongekend. Letterlijk en figuurlijk, want er is geen beproefde methode om te verbreden boven zo'n folie en als het mis zou gaan zijn de gevolgen niet te overzien, met name niet voor de directe omgeving, waarbij de grond en bebouwing daarop grote schade kunnen oplopen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p>	Ja
	4	<p>Daarnaast zijn er nog vele andere argumenten, welke onder andere door verschillende ander groepen (waaronder Kerngroep Ring Utrecht) worden benoemd.</p>	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
ZWE-00599	1	<p>Ik maak me om te beginnen zorgen over de dieren die in Amelisweerd leven, zoals reeën, dassen, vossen, hazen, konijnen, vleermuizen en amfibieën. Als er vele bomen verdwijnen, komen deze dieren nóg meer in de verdrukking. Ook broedvogels verliezen waardevolle broedplekken en komen slecht tot broeden bij teveel verkeerslawaaï. De verbreding van de A27 en de bomenkap die hiermee gepaard zou gaan is desastreus voor de in Amelisweerd levende dieren. Ook voor hen vraag ik u de plannen voor de verbreding van tafel te vegen. Uit het rapport 'Ecologische waarden Landgoederen Oud en Nieuw Amelisweerd en Rhijnauwen' blijkt dat er veel bijzondere dieren in het gebied leven die bescherming verdienen</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	2	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.</p>	<p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden.</p>	Ja

		Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	
3	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. Ik kom daar regelmatig om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad te ontwijken. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra strook asfalt. Voer dit plan alstublieft niet uit! Ik hoop dat u mijn zorgen begrijpt en beseft dat het onverstandig is en van alleen maar kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terug hebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Kap met kappen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
5	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
6	Decisio heeft een MKBA uitgevoerd, waarbij Decisio eigen economische groeiscenario's heeft gebruikt. Alleen bij hun scenario van hoge groei had dit project een positief saldo. Intussen hebben PBL en CPB nieuwe scenario's openbaar gemaakt. Bij gebruik van die scenario's blijkt het project helemaal niet rendabel te zijn, zelfs niet als de economie de komende 100 (!) jaar blijft groeien.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
7	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit	Nee

			werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	
8	Normoverschrijdingis volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal bijna 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het ontwerptractébesluit ten opzichte van de huidige situatie?	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	Ja	
9	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee	
10	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Dat is echt geen compensatie en ik verzoek u dit ook niet als zodanig te presenteren.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee	
11	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee	
12	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee	
ZWE-00600	1	...	De zienswijze die is ontvangen was geheel leeg en is daarom niet voorzien van een antwoord.	Nee
ZWE-00601	1	Vooraf: Het tot nog toe georganiseerde proces maakt vooral de indruk gericht te zijn op acceptatie van de voorgestelde maatregelen. Op geen enkele manier wordt aandacht besteed aan de consequenties van niet-ingrijpen of een andere ingreep. Daarbij wordt dit proces ook nog eens georganiseerd door een partij die zelf belanghebbende is bij de ingreep, en daarbij ook nog eens de normsteller is voor wat	In de eerste fase van het project zijn 'Niet Verbreden' alternatieven onderzocht. Deze zijn echter afgevalllen omdat deze het probleem onvoldoende oplosten.	Nee

	<p>nodig of wenselijk is, in ieder geval t.a.v. bijvoorbeeld verkeersveiligheid. Voeg daarbij dat de voorgestane ingreep voorbereid wordt door een grote hoeveelheid zeer goed opgeleide en geïnformeerde medewerkers en als burger bekruipt je het gevoel dat de mogelijkheden om het proces naar een andere uitkomst te leiden er praktisch gesproken niet zijn. Het straalt aan alle kanten uit: dit moet het worden en u moet dit gaan begrijpen en vooral accepteren, en wij halen alles uit de kast om dat te laten gebeuren.</p> <p>Het moet overigens gezegd worden : de voorlichtingsbijeenkomsten waren heel goed georganiseerd, en maakten de impact van de ingreep duidelijk. De mensen waren kundig en behulpzaam.</p>		
2	<p>Het project gaat volledig voorbij aan de kanteling die bezig is te gebeuren op het vlak van de mobiliteit. Het project baseert zich op er komen meer auto's dus komt er meer asfalt. Het project gaat volledig voorbij aan nieuwe ontwikkelingen t.a.v. bijvoorbeeld het autobezit waarin steeds meer jongeren afzien van het bezit van een auto of deze delen. Ook een oplossing als rekeningrijden dat stellig een groot deel van de gesignaleerde problemen zal oplossen komt op geen enkele manier aan bod. Het is jammer dat RWS problemen van 2030 wenst op te lossen met oplossingen uit de jaren tachtig van de vorige eeuw, en opnieuw alle lasten afwentelt op de omgeving. Ook het besef dat het aanbieden van capaciteit eindig kan zijn lijkt nauwelijks doorgedrongen in uw organisatie. Met de uitvoering van uw plannen liggen er meer dan 30 stroken snelweg ten oosten en westen van Utrecht. Een veel te grote wissel op de leefbaarheid van de stad, die nu al moeite heeft de doelen t.a.v. fijnstof en luchtkwaliteit te halen.</p> <p>Het Centraal Planbureau, samen met de Inspectie voor de Leefomgeving (Ook van de Rijksoverheid/uw ministerie) heeft onlangs het rapport Kansrijk Mobiliteitsbeleid gepresenteerd waarin getwijfeld wordt of verdere uitbreiding van de infrastructuur zal bijdragen aan de afname van de filedruk, omdat het extra aanbod ook weer zorgt voor extra vraag. Er wordt dus in feite niet veel opgelost.</p> <p>Dat is een stevige constatering en daarom klemt het temeer daar wij met zijn allen doordrongen zijn van de noodzaak van afremmen van ongebreidelde automobilititeit en de noodzaak om ook hier de CO2-uitstoot in te perken.</p> <p>Het is voor mij onbegrijpelijk dat vanuit dezelfde overheid die aan de ene kant het belang van dit soort doelen uitdraagt aan de andere kant op "IJzeren Hein"-achtige wijze doorgaat met het realiseren van nog meer asfalt ten koste van de omwonenden, natuur en landschap. Temeer daar deze ingreep over een periode van 8 jaar gerealiseerd gaat worden en er dus gedurende deze acht jaar hele forse problemen zullen zijn vanwege de aanleg.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Opgemerkt wordt dat de te hanteren uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden. De verlaging van de maximumsnelheid op het hoofdwegennet naar 100 km/uur is meegenomen in de berekeningen. Kilometerbeprijzing, oftewel rekeningrijden is niet meegenomen in de berekeningen omdat dit geen vastgesteld beleid is.</p>	Ja

		Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.	
3	Ik heb er bezwaar tegen dat in de gepresenteerde geluidsmetingen geschetst wordt dat de geluidsdruk in onze wijk zal afnemen met ruwweg ca 2 db. Mijn bezwaar zit erin dat ditzelfde Rijkswaterstaat jarenlang verzuimd heeft om echt wat te doen aan de geluidsoverlast in de huidige situatie, en nu de te verwachten verkeerstoename voor de omgeving acceptabel tracht te maken door een situatie vrijwel zonder geluidswallen nu te vergelijken met een situatie met in de toekomst. Dit ook weer op basis van metingen vanuit een organisatie die belanghebbende is. Als burger is hier niet achter te kijken, maar wegen op 12 meter boven het maaiveld gecombineerd met de toename van de mobiliteit doen mij op de klompen aanvoelen dat er hier selectieve argumenten aangedragen worden ten faveure van deze reconstructie. Ik weet dat heel zeker omdat als wij uit ons slaapkamerraam luisteren echt meer herrie horen dan in de demonstraties op de voorlichtingsdagen wordt gedemonstreerd.	Uit het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit is gebleken dat met maatregelenpakket uit het ontwerp-tracébesluit in de wijk Rijnsweerd kan worden voldaan aan de wettelijke normen. De geluidbelasting met het project Ring Utrecht (prognose 2036) is niet hoger dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke normen van de Wet milieubeheer, dat er in uw wijk op is gericht de toegestane geluidbelasting niet verder te doen toenemen. Bij uw woning is berekend dat de geluidbelasting met 2 dB afneemt tot 49 dB. Dit is het gevolg van de veranderde vormgeving van het knooppunt Rijnsweerd, waar de drukke verbindingsweg dichtbij de wijk wordt vervangen door nieuwe kruisingen. Door aan de westzijde van de A27 nieuwe geluidschermen te plaatsen en alle wegvakken te voorzien van een stiller wegdek, kan een overschrijding van de toegestane geluidbelasting worden voorkomen. U geeft aan dat uw ervaring met betrekking tot het geluid heel anders is dan op de voorlichtingsdagen ten gehore is gebracht. De geluidbelastingen die u op de informatieavond heeft kunnen horen, zijn een indicatie van het geluid van de rijksweg. Met deze demo kan het verschil hoorbaar gemaakt worden tussen de huidige situatie en de situatie met het project Ring Utrecht. De geluiden die u bij uw woning ervaart, zijn gebaseerd op meer bronnen en kan dus diverser van aard zijn en hoger. Op sommige tijdstippen, bijvoorbeeld spitsperiodes, zal het geluid bovendien hoger zijn dan de geluidbelasting die op basis van etmaalgemiddelden is berekend.	Nee
4	Zoals hierboven al aangegeven is de stad Utrecht is omringd door een enorme hoeveelheid wegen, zowel aan west-, zuid als oostzijde is een enorme hoeveelheid rijstroken, voorsorteer in- en uitvoegstroken. Voor ons is een verdere uitbreiding een te grote aanslag op de leefbaarheid van onze stad, een onze wijk. De landschappelijke impact van de nu voorgestelde maatregelen is enorm, de geluidswal van het tweede niveau boven het maaiveld reikt tot wellicht 18 meter boven het maaiveld. Daar wordt in het plan volstrekt onvoldoende rekening mee gehouden. Inderdaad worden een aantal maatregelen gepresenteerd die de pijn wat zouden moeten verzachten, maar ik zit helemaal niet te wachten op die verfraaiingen, op een plek waar je niet wilt zijn. De verbinding tussen Utrecht en Amelisweerd is een doekje voor het bloeden op een plek waar niemand wil zijn, en al helemaal niet als de huidige bak tegen de eerdere afspraken in nog eens verbreed wordt. Ook de "verbeterde" tunnel langs de Kromme Rijn is een onding omdat hij in de eerste plaats nog langer wordt door de voorgestelde verbreding. Ook hier is het een doekje voor het bloeden,	De effecten van de voorgestelde maatregelen zijn uitvoering onderzocht en beschreven in de milieu-effectrapportage. Vanuit uw woonwijk Rijnsweerd is het knooppunt vrijwel niet waarneembaar vanwege de tussenliggende kantoorbebouwing. Het geluidniveau in Rijnsweerd neemt niet toe ten opzichte van de huidige situatie. De Groene Verbinding draagt bij aan de relatie tussen de stad en het landgoed Amelisweerd. De onderdoorgang onder het viaduct Kromme Rijn wordt inderdaad langer, maar door de aanpassingen onder het viaduct wordt de verblijfskwaliteit hier verbeterd.	Nee
5	In mijn ogen zou een eventuele verbetering gezocht moeten worden binnen de bestaande bak, en zouden eventuele extra banen gevonden dienen te worden binnen de huidige banen door banen te versmallen, gecombineerd met een verlaging van de maximum snelheid. Het is in mijn ogen niet uit te leggen dat dit in het land overal bij wegwerkzaamheden gebeurt en dat hier niet zou kunnen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)	Nee
6	Ik ben teleurgesteld dat RWS anno nu nog met zo'n achterhaalde oplossing komt ten koste van omwonenden, natuur en landschap. Het is teleurstellend dat in dit land miljoenen bezuinigd kunnen worden op ouderenzorg, op onderwijs, op cultuur en wat al niet meer, en dat moet allemaal geaccepteerd worden. Dat klemt als hier voorgesteld wordt €1,1 miljard in te zetten voor een oplossing waarvoor door belanghebbenden een hele hoge prijs betaald moet worden, in de wetenschap dat organisaties uit dezelfde	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee

	<p>Rijksoverheid grote twijfels hebben over deze oplossing, en die wissel die getrokken moet worden op bewoners, natuur en landschap.</p> <p>Mocht ondanks deze bezwaren en de vele andere bezwaren die ook door anderen worden aangedragen toch besloten worden dit project uit te voeren, ik hoop van niet., maar in dat geval wil ik een paar punten ten behoeve van de uitvoering onder de aandacht brengen.</p>		
7	<p>-1) Bij de videopresentatie werd gesteld dat de aannemer uitgedaagd zal worden tot oplossingen om dit project met zo min mogelijk overlast te realiseren. Ik vind dat afschuiven: U bent de projectverantwoordelijke en u dient dit in mijn ogen te organiseren en te registreren, en u niet te verschuilen achter de aannemer. De aannemer voert uit dat wat u bepaald op de wijze die u bepaald. Niet afschuiven dus.</p> <p>-2) Een harde eis dient te zijn dat geen werkzaamheden in de avond/nacht en weekeinde worden uitgevoerd. Bij doorgaan is er door de week ruim voldoende overlast voor omwonenden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
8	<p>3) Ik stel voor vooraf in een harde afspraak vast te leggen dat de maximumsnelheid in de toekomst vastgesteld zal blijven op 80 km per uur. Dat draagt bij aan minder fijnstof en vervuiling alsook lawaai, maar is -heel belangrijk- ook een prijs die de automobilist betaald voor de extra onrust, vervuiling en lawaai die door deze ingreep aan de bewoners van deze kant van de stad wordt opgelegd. Het gaat – gegeven hetgeen hierboven aangedragen niet aan om alle lasten op de stad en de omgeving af te wentelen zonder dat van de zijde van de gebruiker ook iets geleverd wordt. 80 km per uur is dan wel het kleinste doekje voor het bloeden....en draagt bovendien bij aan de door uw organisatie zo gewenste verkeersveiligheid.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p>	Ja
9	<p>Onjuistheden: Ik heb geen onjuistheden gevonden. Wel heb ik twijfels over de geluidsmetingen omdat de demo tijdens aanmerkelijk minder lawaai presenteerde als dat ik dagelijks in en rond mijn woning ervaar.</p>	<p>De geluidbelastingen die u op de informatieavond heeft kunnen horen, is een indicatie van het geluid van de rijksweg. Met deze demo kan het verschil hoorbaar gemaakt worden tussen de huidige situatie en de situatie met het project Ring Utrecht. De geluiden die u bij uw woning ervaart, zijn gebaseerd op meer bronnen en kan dus diverser van aard zijn en hoger. Op sommige tijdstippen, bijvoorbeeld spitsperiodes, zal het geluid bovendien hoger zijn dan de geluidbelasting die op basis van etmaalgemiddelden is berekend.</p>	Nee
10	<p>Zoals uit mijn reactie blijkt vind ik de wissel die op bewoners, natuur, milieu en landschap getrokken wordt veel te groot.</p> <p>Verder lijkt mij de balans tussen de eventuele baten en de kosten voor deze aspecten maar ook het verkeer tijdens de acht jaren van aanleg van dit project veel te groot. Ik vind het de realisatie van een icoon van een voorbijganger, in een tijd waarin ieder ervan doordrongen is dat het echt anders moet voor de toekomst. Geraakt in belang: Met nog meer mobiliteit gaat de luchtkwaliteit verder achteruit, Meer fijnstofuitstoot, uiteindelijk ook meer lawaai, maar vooral de landschappelijke prijs. In Amelisweerd is in de jaren 80 al een hoge prijs betaald, onder de belofte dat was het dan ook. Die wordt nu weer gebroken. Ik krijg in mijn achtertuin een wegenstructuur als het Prins Clausplein, naast het meest gebruikte en gewilde natuur- en recreatiegebied in Utrecht. De voorgestelde mitigatie/compensatie stelt niets voor, in verhouding tot wat weggenomen wordt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoets gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de</p>	Ja

			<p>effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing. In het MER tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van het verkeersmodel plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in het model. Met het geactualiseerde model zijn de modelberekeningen uitgevoerd. Zie de bijlage bij de oplegnotitie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde uitgangspunten en bronnen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert terwijl de leefbaarheid gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van de Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
ZWE-00602	1	<p>Nut en noodzaak van dit plan zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kostenbatenanalyse heeft aangetoond dat het project onrendabel is. Met het CPB (1) ben ik van mening, dat het project vooralsnog moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet.</p> <p>1. Investeren in infrastructuur, Centraal Plan Bureau Policy Brief 2016/06, 8 juni 2016</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).</p>	Nee

	http://www.cpb.nl/publicatie/investereninfrastructuur		
2	<p>Ondanks voorspelde toename van de bevolking tot 2040, is er ook een daling van de actieve beroepsbevolking voorspeld (2). Hierdoor zal het woonwerkverkeer in de spitsuren afnemen: "Vanaf 2020 wordt het dempende effect van de vergrijzing op de ontwikkeling van de mobiliteit groter dan het stuwende effect van de bevolkingsgroei, en heeft de demografische ontwikkeling per saldo een negatief effect op de groei van de (auto)mobiliteit." (2)</p> <p>2, Demografische ontwikkelingen 2010-2040: ruimtelijke effecten en regionale diversiteit, Planbureau voor de Leefomgeving, 2013</p> <p>http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL_2013_Demografische%20ontwikkelingen2010-2040_1044.pdf</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).	Nee
3	<p>In een recent rapport trekken het CPB en het PLB (3) de conclusie dat de aanleg van meer snelwegen niet loont. Volgens de onderzoekers neemt de noodzaak af om snelwegen aan te leggen en breder te maken, omdat het verkeer minder groeit en er al veel is aangelegd. Het is onzeker waar en wanneer de verkeersdrukke nog zo zal toenemen dat de projecten rendabel zullen zijn.</p> <p>3. Kansrijk mobiliteitsbeleid, Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving, 2016</p> <p>http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL&CPB_2016_Kansrijk_Mobiliteitsbeleid_2337.PDF</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).	Nee
4	<p>Voor het ontwerp-tracébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
5	<p>De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	<p>Ik maak mij ook zorgen over het geplande bouwterrein tussen de spoorlijnen Utrecht – Den Bosch en Utrecht – Arnhem (Tussen de rails; achter station Lunetten). Op kaart nr. 9 van de situatietekeningen is dit gebied bouwterrein, en zie ik dat het fiets en wandelpad Maarschalkerveerpad wordt afgesloten. Als dit terrein wordt afgesloten, is Amelisweerd voor bewoners van Lunetten onbereikbaar per fiets en te voet gedurende de bouwperiode.</p> <p>Ik zou graag een aanpassing van het OTB zien waarin gewaarborgd wordt dat tenminste één van de bestaande paden beschikbaar blijft tijdens de bouw</p>	<p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkerreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkerreinen. Er is één nieuw werkerrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerp-tekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p>	Ja

	7	Samenvattend: ik ben van mening dat de kosten (in geld, milieubelasting, belasting van de omgeving en natuur) van dit plan niet opwegen tegen de baten.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
ZWE-00603	1	De stikstofvervuiling van de natuur is nu al een halve eeuw zo groot dat nu zelfs de eiken op de Veluwe en de rupsen op de eik na jaren van slechte groei beginnen te sterven. Daar draagt het wegverkeer belangrijk aan bij, ook het verkeer op de Ring. Reden temeer om de stikstofoxidenemissies van het verkeer sneller te reduceren en alles toe doen wat mogelijk is om de groei van het verkeer te stoppen, zodat de verlaging van de emissies per km van auto's en trucks ook daadwerkelijk tot minder stikstofstress in de natuur leidt. Dit nieuwe probleem van eiken- en rupsensterfte in de natuur is in de MER ook niet onderzocht. Ik dring dan ook sterk erop aan dat u de juiste maatregelen treft om het wegverkeer te verminderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	2	Geluidsschermen worden opgevoerd als een adequaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in zeer beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt rampzalig: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een hels lawaai, waar ze volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	3	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode tot een minimum beperkt. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is.	Ja
	5	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt	Ja

			voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	
	6	De 'Duurzame weg': een glazen overkapping over de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd is nooit in stemming gebracht, maar wordt niet nader onderzocht. Dit is zeer nalatig en dient alsnog te gebeuren. Positieve uitkomst moet worden meegenomen in ontwerp.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
	7	RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).	Nee
	8	De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging 2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	Ja
	9	De EU voor luchtvervuiling zijn veel te ruim en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 op Europees niveau strenger worden. Ik zie graag een doorrekening daarvan voor het verkeer op de Ring. Het is overigens volstrekt niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
ZWE-00604	1	Ja zeker. Ik ben weliswaar ook automobilist, maar zorg voor een rustige rijstijl, beperkt autogebruik (maak altijd een afweging tussen alternatieven als openbaar vervoer en de fiets), plan afspraken zoveel mogelijk buiten de spijtijden, en zou het toejuichen als de maximumsnelheid weer naar 100 km per uur zou gaan. Ik ben vooral ook mens, ik heb niet alleen mijn gezondheid lief, maar ik ben ook een liefhebber van de natuur. Ik ben me ook heel erg bewust van het belang van een groene, gezonde leefomgeving en evenwicht in de natuur. Al dat asfalt trekt niet alleen meer milieuverwoestend autoverkeer aan, maar zorgt ook voor meer verkeersslachtoffers onder mens en dier, meer aantasting van de natuur door het strooien van pek en olie en bandenresten op de weg, en waar asfalt ligt kan het water niet weg wat niet handig is met de verwachting van steeds vaker extreem weer.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	Het plan is duur, lost uiteindelijk niets op en gaat ten koste van het leefmilieu Onderzoek heeft uitgewezen dat meer asfalt het fileprobleem niet oplost. Er komen alleen maar meer auto's op de weg. Steden en dorpen kunnen al die auto's niet meer kwijt en op andere wegen ontstaan nieuwe knelpunten. Meer autoverkeer is ook in strijd met de klimaatverdrag Parijs 2015 dat de uitstoot van broeikasgassen moet terugdringen. Het is ook in strijd met de milieumambities van de gemeente Houten, waar ik inwoner van ben, om in 2040 de stilste, schoonste, groenste en klimaatvriendelijkste gemeente te zijn (beleidsplan Houten 2.0 , een duurzame en gezonde leefomgeving). Veel, en met name ook de meest hinderlijke, files ontstaan door ongelukken. Die worden veroorzaakt door te hard rijden en onverantwoord rijgedrag. Er zou veel winst te halen zijn met strengere controles, stevige boetes/ innemen rijbewijs en verlagen van maximum snelheid. Files staan er ook alleen maar in de spits, de rest van de dag kun je probleemloos doorrijden. Innovatieve maatregelen die het autoverkeer beperken en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking). Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.	Ja

	<p>spreiden en die ongelukken tegen gaan zouden wel eens goedkoper kunnen uitpakken en maatschappelijk verantwoord zijn. Daar zou ik graag een uitwerking van zien.</p>	<p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p>	
3	<p>Ik, en met mij vele inwoners van de provincie Utrecht, genieten regelmatig van een wandeling of fietstocht in de directe woonomgeving. Dat kan nu nog. Onderzoek heeft uitgewezen dat dat goed is voor welzijn, gezondheid en een creatieve geest. De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. Omdat er te weinig woningen staan is het wettelijk geen vereiste om hier maatregelen tegen te nemen. Geluidswerende maatregelen zijn hier noodzakelijk. Maatregelen die zodanig zijn dat ze het geluid effectief bestrijden en fijnstof tegen gaan. Daarbij valt te denken aan bomen, struiken, eventueel gecombineerd met een met groen begroeid geluidsscherm. Dit geldt overigens voor veel meer aangrenzende natuurgebieden. Denk aan Amelisweerd en Fort bij het Hemeltje waar de weg dichterbij komt te liggen en drukker zal zijn. Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn en deel uit te maken van het project.</p>	<p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden.</p> <p>Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf</p> <p>Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen.</p> <p>Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Recreatiegebieden zijn conform de Wet milieubeheer geen geluidgevoelige bestemming waarvoor normen gelden waaraan voldaan moet worden. In het gebied rond Fort 't Hemeltje wordt de geluidbelasting met het project Ring Utrecht niet hoger dan is toegestaan op basis van de huidige geluidproductieplafonds.</p> <p>In het ontwerp-tracébesluit bleek dat als gevolg daarvan de geluidbelasting in Amelisweerd met de geluidbepalende maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit licht zou toenemen. Voor Amelisweerd zijn naar aanleiding van de zienswijzen wijzigingen</p>	Ja

		<p>doorgevoerd, waardoor de geluidbelasting in het gebied lager wordt en beter dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.</p> <p>Voor de Voorveldsepolder is een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. In het bovenwettelijk maatregelpakket is voor dit gebied een bovenwettelijke maatregel voorzien: ten zuiden van het wettelijke scherm wordt een geluidscherm met een hoogte van 2 meter geplaatst. Op de website van de provincie kunt u het totale pakket inzien, zie https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht.</p> <p>Met deze maatregelen zal de geluidbelasting in het gebied rond de Voordorpsedijk verder worden teruggebracht.</p>	
4	<p>En meer, er moet voldoende groen overblijven. De genoemde compensatie voor natuur zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden hebben echter ook natuurwaarde (bv weidevogels) en krijgt die weer steeds meer doordat boeren meer en meer 'bewust boeren', gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier betekent dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden. Bovendien, burgers willen nu juist eerlijke producten uit de eigen regio. De kortere lijnen leveren ook minder vrachtverkeer op. Een win win situatie. Kijk op de website http://www.topotijdreis.nl/ en zie hoe het eens zo groene Utrecht in record tempo is verstedelijkt. Dit moet stoppen. Het gaat hier om het belang van een goede en gezonde leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
5	<p>Overlast tijdens uitvoeringsfase</p> <p>Het is te verwachten dat de overlast in de uitvoeringsfase, die veel jaren in beslag neemt, bijzonder groot is. Tijdens het werken aan de weg zullen er geregeld rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluiptverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het ernstig tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het tracébesluit en dat u hier ook een economische afweging bij maakt. Wegen de verwachten hinder en de financiële consequenties wel op tegen de te verwachten tijdelijk filevermindering als gevolg van de uitbreiding?</p> <p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtverontreiniging ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtverontreiniging voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p>	Ja
6	<p>Amelisseweerd</p> <p>In het verleden is de bak bij Amelisseweerd hard bevochten. Voor niets lijkt het nu. Eeuwenoude bomen worden gekapt. Die vervang je niet door nieuwe aanplant en ook niet door het groene dak. Daar kunnen geen bomen op groeien. Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met de landgoederen. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts. Nu loopt de regio bovendien risico's als het vlies onder de bak wordt beschadigd. U heeft een aantal mogelijke manieren om het vlies niet te beschadigen onderzocht, maar u geeft geen inzicht in de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het uitvoeringsrisico is hoog en het dient dan in kaart gebracht te worden in het ontwerp-tracébesluit, zodat er een eerlijke afweging kan</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlagings van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die vanuit de cultuurhistorische context beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisseweerd beter met elkaar te verbinden.</p>	Ja

	<p>plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit plan. Hieraan hecht ik heel veel waarde. U speelt met de veiligheid van de regio en met verspilling van belastinggeld.</p>	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In het MER tweede fase is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Uit het MER tweede fase blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p>	
7	<p>Beperkte toekomstvisie</p> <p>Uit alles blijkt, dat de veronderstellingen waarop de uitbreiding stoelt, in de nabije toekomst onhoudbaar zullen zijn, en zelfs nu al hun geldigheid beginnen te verliezen. U gaat uit van een volle eeuw onafgebroken economische groei. Die hebben we nooit gehad, en niets wijst er op dat we die ooit zullen krijgen. U gaat ervan uit dat de mensen wel altijd dagelijks naar hun werk zullen blijven rijden. Ook dat zien we nu al, door meer thuiswerk en door flexibilisering, veranderen. U gaat ervanuit dat auto's altijd door mensen bestuurd zullen worden. Zelfs dat zal niet altijd zo zijn. Zodra de besturing van auto's niet meer afhankelijk is van trage menselijke reflexen, zal de capaciteit van de bestaande wegen enorm toenemen. Met andere woorden: de ontwikkelingen die nu al aan de gang zijn konden er wel eens toe leiden dat er over enige tijd helemaal geen fileprobleem meer is. Maar dan is het asfalt al gelegde en de schade aan natuur en milieu onomkeerbaar.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p>	Nee
8	<p>Cultuurhistorische waarde gebied</p> <p>De regio waarin de plannen worden uitgevoerd heeft een enorme cultuurhistorische waarde. Het Kromme Rijnlandschap is uniek en kent een rijke historie die nu nog is af te lezen in het landschap. De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	Nee
9	<p>De tijd nemen om alternatieve te bedenken</p> <p>Het CPB kwam tot de conclusie dat uitstel verbreding A27/A12 Ring Utrecht de beste optie is. Het levert alleen maar maatschappelijk voordeel op. Intussen kan nog eens goed worden nagedacht over een innovatieve oplossing van het fileprobleem die niet ten koste gaat van natuur, milieu en een gezond leefklimaat. Ik verzoek u bovenstaande zienswijzen te gebruiken om het ontwerp tracébesluit te verbeteren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p>	Nee

ZWE-00605	1	Prettig dat u mij in de gelegenheid stelt mijn bedenking uit te spreken tegen de versmalling van onze byzondere natuur bij de A27 ter hoogte van Amelisseweerd met in dit geval fraaie waardevolle oude bomen om daarmee een ogenschijnlijk betere doorstroom van het verkeer in de toekomst over de A27 te garanderen. Nu is de doorstroom afdoende en hoeft mijns inziens niet verbeterd te worden. Een eventuele doorstroomverbetering weegt niet op tegen de kap van bomen en de uitgave van 1,2 miljard euro daarvoor.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	Bij dezen vraag ik u vriendelijk maar ook dringend dat het hele participatieproces geen windowdressing is van politici die toch al hun standpunt bepaald hebben onderling maar dat ook in voldoende mate goed rekening wordt gehouden met groepen in de samenleving die er een andere mening op na houden dan de nu heersende misleidende mening die meestal op economisch getinte korte termijn politiek is gestoeld i.p.v. op andere waarden die in de toekomst mogelijk veel waardevoller zijn voor ons allemaal, alleen op dit moment minder zichtbaar zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	3	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	Het verbaast mij dat de VVD, toch een partij die wars is van verspilling van belastinggeld, zo vasthoudt aan dit project. Ik vermoed dat hier een politiek spelletje wordt gespeeld, waardoor het mogelijk is dat het ego van een minister de drijvende kracht is achter een weg die niemand wil.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	5	Indien bij de werkzaamheden het vlies wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het tracébesluit moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
	6	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	7	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisseweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
	8	Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).	Nee

	niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.		
9	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
10	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen ipv. toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting daar. Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	Ja
11	Verbreding van wegen en dus nog meer wegverkeer gaat niet samen met minder energiegebruiken en minder CO2-emissies. Trein, bus en (elektrische) fiets zijn het energiezuinigste, CO2-vrije alternatief. Dus geen verbreding van de Ring en geen nieuwe wegen meer.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
12	De bereikbaarheid van de regio moet dringend verbeterd worden, en gelukkig is dit ook zeker heel goed mogelijk! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een andere: de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak is tot mislukken gedoemd. Sterker nog, het resultaat zal zijn doel totaal voorbijschieten. Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nog minder toegankelijk, en verzieken daar het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!	Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Ja
13	Dit project trekt verkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen, en, naar men mag aannemen, ook op de andere wegen. Om die reden mag u dit project niet uitvoeren. Ik stel voor dat u op de Ring een snelheid van 80 invoert. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, bijvoorbeeld 2 maal 6 rijstroken, dus binnen de bak. Het is onacceptabel dat een overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
14	We vrezan tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
15	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER	Ja

			is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	
16	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, NOx, bandenslijtage, remslijpsel en asfaltslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km/u zal dit nog erger worden. Door te gaan voor een maximum snelheid van 80 zal de luchtvervuiling afnemen. Dit is heel belangrijk omdat de luchtvervuiling in het Utrechtse nog niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan De WHO normen. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de luchtkwaliteit in de regio mogelijk voldoende verbeteren doordat er minder roet en dergelijke uitgestoten wordt.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden , blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja	
17	Ik heb 12 jaar met veel plezier in Utrecht Lunetten, juist om de aanwezigheid van het oude Amelisweerd bos met oude bomen en Kromme Rijn gewoond, maar ben mede om de verstoring die de A27 daar vormt verhuisd naar Apeldoorn. Toch kom ik nog veel naar Amelisweerd omdat ik het nu nog één van de mooiste natuurgebieden van Nederland vind. Door een nog verdere aantasting zal belevingswaarde alleen maar minder worden. Ik vraag mij af of dat deze wegverbreding waard is en of het juist van nationaal belang is dat niet voor een wegverbreding wordt gekozen.	Met de realisatie van het project Ring Utrecht verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid van het verkeer in en rondom Utrecht. De kwaliteit van de leefomgeving blijft gelijkwaardig en wordt waar mogelijk verbeterd, mede als gevolg van de voorziene mitigerende en compenserende maatregelen. Vergroting van de wegcapaciteit op de Ring Utrecht leidt tot een verschuiving van een deel van het gemotoriseerd verkeer van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor de fiets en het OV op het onderliggend wegennet en neemt de kans op sluipverkeer door bebouwde kommen af. Voorts komt er onder andere over de verbrede bak op de A27 bij Amelisweerd een overkapping: De Groene Verbinding. Met deze verbinding neemt de barrièrewerking van de A27 af en wordt de stad weer beter verbonden met het landgoed Amelisweerd. Voor wat betreft geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren. Dit komt door de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van €15 miljoen euro voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé.	Ja	
ZWE-00606	1	De gevolgen van een verbreding buiten de bak is desastreus voor de flora en fauna in Amelisweerd: door het vernietigen van een groot deel van dit unieke stukje natuur komen steeds meer dieren, zoals vossen, dassen, reeën, vogels en vleermuizen, in de knel, die zich moeten redden op een steeds kleiner stukje natuur. De natuur wordt al zo uitgekleeft in Nederland, terwijl dit zo waardevol is voor de luchtkwaliteit, onze psychische en fysieke gesteldheid en dan heb ik het nog niet eens over de waarde van de natuur voor de planten en dieren die erin leven. Dus Nee: geen verbreding van de A27 buiten de bak, geen honderden waardevolle bomen kappen en niet meer asfalt ten koste van natuur!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).	Nee
	2	Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige	Ja

	niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	
3	Amelisweerd is een uniek rivierbos met onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukte van de stad te ontwijken. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel korte-termijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers honderden jaren voor je weer dezelfde potentie terughebt qua luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo onze kinderen hun toekomst te ontnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	Aan alle kanten is te zien dat de economie minder groeit; dat mensen meer thuiswerk doen; dat er meer flexwerk is; dat we minder fossiel gaan. Kortom: uw gigantische wegoperatie lijkt nu al (en anders binnen tien jaar) hopeloos verouderd..	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
5	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
6	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
7	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
8	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptracébesluit dit niet	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.		
9	Het doel van dit plan is de bereikbaarheid van de stad en de Uithof te vergroten. De autobereikbaarheid van de Uithof is het meest gediend als er weinig auto's de Uithof op willen. Wilt u weinig auto's in de Uithof, zet dan niet veel auto's op de snelweg!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
10	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project. In ieder geval is dit project voor mij onacceptabel als u het gebruikt om de zuidelijke wijken van Utrecht nog langer in het lawaai van de A12 te laten zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
12	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	Ja
13	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
14	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
15	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
16	Laatste jaren hebben diverse neutrale en wetenschappelijke instanties de verbredingsplannen van de A27 onderzocht. Voor zover ik heb gelezen was de conclusie van al deze onderzoeken: Verbreding van de A27 levert minder op dan het kost. Het z.g.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau)	Nee

	<p>"fileprobleem" wordt er zeer waarschijnlijk niet mee opgelost. De schade die dit rampzalige plan met zich meebrengt is daarentegen evident; bijvoorbeeld: -een aanzienlijk deel van Amelisweerd wordt opnieuw gekapt, Mogelijk wordt zelf het hele bos vernietigd doordat de folielaag beschadigt. -1,2 miljard euro belasting geld wordt verkwaanseld, de luchtkwaliteit in en om Utrecht zal nog verder verslechteren. Alles wijst erop de keuze van de minister om haar asfalt plannen toch door te drukken berusten op louter emotionele motieven. Hoe heeft dit zo ver kunnen komen?</p>	<p>tevens paragraaf 2.8 natuur (Amelisweerd) en paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (bouwen in het folie bij Amelisweerd).</p>	
17	<p>Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.</p>	<p>De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.</p>	Nee
18	<p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtverontreiniging ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtvervuiling voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet winst maken, dus u mag dit project niet in uitvoering brengen!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.</p>	Nee
19	<p>Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	Nee
20	<p>De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
21	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijst ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>	Ja

ZWE-00607	1	<p>Nut en noodzaak van dit plan zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten-batenanalyse heeft aangetoond dat het project onrendabel is. Met het CPB (1) ben ik van mening, dat het project vooralsnog moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet.</p> <p>Ondanks voorspelde toename van de bevolking tot 2040, is er ook een daling van de actieve beroepsbevolking voorspeld (2). Hierdoor zal het woon-werkverkeer in de spitsuren afnemen:</p> <p>“Vanaf 2020 wordt het dempende effect van de vergrijzing op de ontwikkeling van de mobiliteit groter dan het stuwende effect van de bevolkingsgroei, en heeft de demografische ontwikkeling per saldo een negatief effect op de groei van de (auto)mobiliteit.” (2)</p> <p>In een recent rapport trekken het CPB en het PLB (3) de conclusie dat de aanleg van meer snelwegen niet loont. Volgens de onderzoekers neemt de noodzaak af om snelwegen aan te leggen en breder te maken, omdat het verkeer minder groeit en er al veel is aangelegd. Het is onzeker waar en wanneer de verkeersdrukte nog zo zal toenemen dat de projecten rendabel zullen zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Opgemerkt wordt dat de te hanteren uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p>	Ja
	2	<p>Voor het ontwerptracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste opgevuld maar zij moeten worden aangepast aan nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe u hieraan denkt te voldoen. Te denken valt aan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.</p>	Nee
	3	<p>De bak door Amelisweerd is nu al een doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Het alternatief is een oplossing binnen de bak.</p>	<p>De uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uit 1980 waaraan u refereert, houdt verband met de destijds doorlopen planologische procedure waarmee het destijds geldende bestemmingsplan is aangepast en op basis waarvan de rijksweg ter hoogte van Amelisweerd in een bakconstructie is gerealiseerd. Het voorliggende tracébesluit voorziet in een nieuwe planologische situatie voor onder andere deze locatie, die uiteindelijk in het ter plaatse geldende bestemmingsplan zal worden omgezet. De nieuwe planologische situatie en de daarop volgende aanpassing van het bestemmingsplan die gebaseerd is op het wegontwerp zoals dat in het voorliggende tracébesluit is opgenomen, treedt in de plaats van de eerder geldende planologische bestemming.</p>	Nee
	4	<p>Ik maak mij ook zorgen over het geplande bouwterrein tussen de spoorlijnen Utrecht – Den Bosch en Utrecht – Arnhem (Tussen de rails; achter station Lunetten). Op kaart nr. 9 van de situatietekeningen is dit gebied bouwterrein, en zie ik dat het fiets- en voetpad Maarschalkerweerd wordt afgesloten. Als dit terrein wordt afgesloten, is Amelisweerd voor bewoners van Lunetten onbereikbaar per fiets en te voet gedurende de bouwperiode. Voor mijzelf is dit ingrijpend, omdat ik door een handicap niet kan fietsen en altijd te voet naar Amelisweerd ga.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren,</p>	Ja

		Ik zou graag een aanpassing van het OTB zien waarin gewaarborgd wordt dat tenminste één van de bestaande paden beschikbaar blijft tijdens de bouw.	omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).	
ZWE-00608	1	De bewonersvereniging de Zilveren Schaats zet zich in voor het behoud en beheer van het unieke natuurhistorische gebied de 'Zilveren Schaats' dat ingeklemd ligt tussen de Waterlinieweg en de Frederik Hendrikstraat (Utrecht Oost). Dit gebied beslaat 3ha land en 1,5ha waterdoorgang. Het is een voormalig gedekte verbindingsweg tussen de Nieuwe Hollandse Waterlinie forten De Bilt en Vossegat (nu Kromhoutkazerne). De Zilveren Schaats is jarenlang afgesloten geweest voor publiek, herbergt daarom vele gewassen die op de Rode Lijst staan, alsmede bijen, vleermuizen, ringslangen etc. en is zeer aantrekkelijk voor broed- en trekvogels. Geluid- en lichtoverlast hebben grote (negatieve) invloed op de ecologische kwaliteit van dit gebied. Wij vragen daarom om aandacht voor de volgende drie punten: (1) Geluidswerende maatregelen: Het OTB voorziet in diverse geluidswerende maatregelen langs de (nieuwe) wegen. Opvallend is het ontbreken van geluidswering op de viaducten van de A27 boven de A28. Zie aanduiding [rode strook] in de bijlage bij punt '1'. De hogere verkeersintensiteit op de A27, zal leiden tot een toename van de geluidsoverlast in de Zilveren Schaats. Kantorenpark Rijnsweerd absorbeert ten dele het geluid, maar werkt ook als geleider richting het zuidelijke en brede gedeelte van de Zilveren Schaats. Met name voor broed- en trekvogels zijn geluidsniveaus vanaf 42db al zeer storend en desoriënterend. Elke maatregel die geluidsniveaus reduceert is welkom. Wij vragen om geluidswerende maatregelen over de volle lengte van de viaducten boven de kruising A27/A28.	Uit het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit is gebleken dat met maatregelenpakket uit het ontwerp-tracébesluit in de omgeving van de Zilveren Schaats kan worden voldaan aan de wettelijke normen. De geluidbelasting met het project Ring Utrecht (prognose 2039) is bij de aangrenzende woningen aan de Frederik Hendrikstraat en dus ook bij de Zilveren Schaats tot 2dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus wettelijk gezien geen aanleiding om aanvullende maatregelen te onderzoeken. De mate van verlichting op de Zilveren schaats wordt niet beïnvloed door het project Ring Utrecht.	Ja
	2	Liever nog zien wij dat als alternatief voor, of aanvulling op, de verbreding van de A27/A28 een 80-km zone wordt ingesteld en gehandhaafd. Onderzoeken tonen aan dat bij deze maximum snelheid de files, geluid- en fijnstof uitstoot het beste en meest kosteneffectief gereduceerd worden. Rotterdam/Schiebroek geeft jurisprudentie op dit punt. Wij vragen om het instellen van een 80-km zone als alternatief voor, of aanvulling op een dure, niet-effectieve en overlast-verhogende verbreding.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)	Nee
	3	(2) Aansluiting op ecologische structuren: Delen van de natuur moeten wijken voor de verbreding van de wegen en de bouw van toe-ritten, geluidswallen en viaducten. Wij vragen om aandacht voor de ecologische verbindingen van de Zilveren Schaats met het hele Krommerijngedebied / Amelisweerd. Het Zuidwest kwadrant dat vrijkomt door herinrichting van de aansluiting A28 met A27, in combinatie met de herinrichting van de A28 tussen de kruising A27 en de aansluiting met de Waterlinieweg, zou hierin een belangrijke rol kunnen spelen, bij voorkeur met hoog groeiende bomen. Zie aanduiding (gearceerde strook) in de bijlage bij punt '2'. Wij vragen om de ecologische verbinding prioriteit te geven bij herinrichting van het ZW-kwadrant A27/A28 en het laatste stuk van de A28 richting Waterlinieweg.	De verbinding tussen de Zilveren Schaats en het Kromme Rijngebied wordt niet beïnvloed door het project. In de zienswijze benoemt u kansen om deze verbinding te versterken. Deze reactie is doorgegeven aan de gemeente Utrecht. Na vaststelling van het tracébesluit gaat de gemeente zich buigen over de inrichting langs de stadspoot van de A28. Uw suggesties kunnen daarin worden meegenomen.	Nee
	4	Omleidingen via Waterlinieweg: Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, kunnen in de omgeving veel extra lawaai	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Ja

		<p>gaan geven tijdens de bouw, een periode meer dan tien jaar. Wij vrezen toenemende verkeersintensiteit op de Waterlinieweg gedurende deze bouwperiode, niet alleen tijdens de spits (omleidingen), maar ook gedurende de avonden en 's nachts als er 24/7 gewerkt gaat worden op de A27 en A28.</p> <p>Onder punt (1) gaven wij al aan hoe gevoelig vleermuizen, broed- en trekvogels zijn voor hoge geluidsniveaus. Er is een rudimentair geluidsscherm langs de Waterlinieweg ter hoogte van de Zilveren Schaats, dat echter langs een groot deel van het gebied veel te laag (ca 1m) is. Voor locatie zie punt '3' in de bijlage.</p> <p>Wij vragen om verhoging van het lage gedeelte van het geluidsscherm langs de Waterlinieweg tussen stoplichten Pythagoraslaan en aansluiting A28.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Onderstaand wordt in algemene zin aangeven hoe wordt omgegaan met hinder in de realisatie. Dit wordt door Rijkswaterstaat samen met alle gemeenten, waaronder Utrecht, ingevuld. Daarbij wordt ook gekeken naar de negatieve effecten op het gebied van leefbaarheid (bv geluidsoverlast) als gevolg van het omgeleid- of sluiptverkeer. De Waterlinieweg heeft daarbij speciale aandacht omdat inderdaad verwacht wordt dat die extra verkeer te verwerken krijgt. In dat kader is bij het laatste groot onderhoud van de Waterlinieweg door de gemeente Utrecht, in afstemming met RWS en met een financiële bijdrage van RWS, gekozen voor een asfalttype dat extra geluidsreducerend is. Het door u bedoelde geluidsscherm valt echter buiten de scope van het tracébesluit A27/A12.</p>	
ZWE-00609	1	<p>Bereikbaarheid van het Utrecht Science Park</p> <p>Het project Ring Utrecht zal naar verwachting rond 2026 worden afgerond. Tegen die tijd zal het USP nog veel meer mobiliteit genereren dan tegenwoordig. De inrichting van het USP staat niet veel meer autobewegingen op het terrein zelf toe. Daarom is het belangrijk dat autoverkeer zoveel mogelijk wordt afgevangen voordat het autoverkeer het gebied van het USP probeert binnen te rijden.</p> <p>Een aantrekkelijk middel daartoe zou zijn om parkeergarages te bouwen aan de snelweg. Er is al een parkeergarage, maar die zal in 2026 te klein zijn. Daarom zou Wijkraad Oost graag de mogelijkheid houden om parkeergarages bij de afslag "Uithof/de Bilt" van de A28 bij te bouwen. Helaas strookt dat niet met uw voornemen om percelen in die omgeving te gebruiken als compensatie voor verloren bos en Ecologische Hoofdstructuur.</p> <p>Dit leidt dan ook tot de volgende zienswijze:</p> <p>Wijkraad Oost vindt dat u compensatie in het kader van boswet en natuur niet in de directe omgeving van de afslag van de A28 naar het USP moet zoeken. Dat gebied moet juist beschikbaar blijven om parkeergarages te bouwen, om zodoende de autobereikbaarheid van het USP op peil te houden.</p>	<p>Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) Versteving van de bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt. De compensatielocatie nabij afslag De Uithof/De Bilt ligt in de groene contour. De PRV zegt het volgende over gronden gelegen in de groene contour:</p> <p>'In deze gebieden geldt als enige aanvullende beperking op ons algemene beleid voor het landelijk gebied dat wij zullen voorkomen dat onomkeerbare ingrepen en processen, zoals grootschalige verstedelijking, het realiseren van natuur in deze gebieden onmogelijk maken. Zodra in deze gebieden nieuwe natuur is gerealiseerd nemen wij deze op in het NNN.'</p> <p>Ten aanzien van de bereikbaarheid van het USP geeft u aan dat u zich zorgen maakt over hoe dat in de toekomst wordt geborgd. De bereikbaarheid van kantoren-, onderwijs- en sportlocaties in het algemeen en het USP in het bijzonder heeft de specifieke aandacht, zowel voor de realisatieperiode als de periode daarna. Bij de beantwoording van zienswijzepunt 4 wordt hier nader op teruggekomen. Overigens is het wel zo het bouwen van parkeergarages een zaak is van de gemeente Utrecht.</p>	Ja
	2	<p>Amelisweerd</p> <p>In het OTB gaan belangrijke stukken natuur in het oosten van Utrecht verloren. U wilt dat compenseren, maar naar het oordeel van Wijkraad Oost heeft de compensatie toch een lagere kwaliteit dan wat er verloren gaat het oorspronkelijke landgoed Nieuw Amelisweerd. Wijkraad Oost vermoedt dat er andere oplossingen bestaan voor het fileprobleem die minder ingrijpend zijn voor de waardevolle natuurgebieden.</p> <p>Alternatieven heeft u wel onderzocht in de voorstadië van het OTB, maar intussen zijn de randvoorwaarden nogal veranderd.</p> <p>Dit leidt dan ook tot de volgende zienswijze:</p> <p>Wijkraad Oost vindt dat u alsnog moet inzetten op het zoeken naar alternatieven, met name om de onvervangbare natuur te sparen.</p>	<p>Alternatieven die geen aantasting van Amelisweerd tot gevolg hebben zijn onderzocht in de eerste fase van de planstudie. Deze zijn afgefallen. Deze onderzoeken worden niet opnieuw gedaan bij veranderende inzichten. Hierin volgt de planstudie de aanbevelingen van de Commissie Elverding over besluitvorming in planstudieprojecten.</p>	Nee
	3	<p>Overlast tijdens de uitvoering</p> <p>Wijkraad Oost voorziet veel overlast voor de wijk tijdens de uitvoering van het project. Naar verwachting zullen regelmatig rijstroken op de A27 en A28 moeten worden "afgestreepd". Dan zal er veel verkeer gaan omrijden, bijvoorbeeld over de Waterlinieweg. Utrecht Oost zal dan slecht bereikbaar zijn voor bewoners en bedrijven. Dit gaat een jaar of 8 duren. Voor veel bedrijven zou dat funest kunnen zijn. Daarnaast</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.</p>	Nee

		<p>zullen bewoners te maken krijgen met luchtvervuiling, lawaai en verkeersgevaar; mogelijk ook met vervoer van gevaarlijke stoffen door de wijk.</p> <p>In het OTB wordt eigenlijk geen aandacht besteed aan deze problemen. Zij worden alleen genoemd als mogelijk selectiecriteria voor de opdrachtnemer. Dit leidt tot de volgende zienswijze:</p> <p>Wijkraad Oost vindt dat er in het OTB meer aandacht moet zijn voor de overlast tijdens de uitvoering van het project. Bovendien verzoekt Wijkraad Oost u nauw betrokken te worden bij het opstellen van criteria voor de selectie van een aannemer, en bij de fasering van het project, voor zover van belang voor de leefbaarheid van de wijk.</p>	<p>Rijkswaterstaat is gaarne bereid in het vervolgproces samen met de gemeente Utrecht u nader te informeren over de stand van zaken van het beperken van de bouwhinder in de voorbereiding van het contract en de aanbesteding.</p>	
ZWE-00610	1	<p>Wij hebben kennis genomen van het concept ontwerp Tracébesluit project Ring Utrecht. Er zijn een aantal punten die niet voldoende doordacht zijn en ernstige schade aanbrengen aan welzijn en leefbaarheid voor mens, dier en natuur.</p> <p>Natuur.</p> <p>Ten noorden van Houten ter hoogte van de Wayensedijk en Fortweg wordt veel natuur verwijderd voor aanleg van wegen, er is geen compensatie van natuur opgenomen in deze omgeving. Wij verzoeken u een compensatie van 2 hectaren bos aan te brengen. In de omgeving is voldoende ruimte tot uw beschikking om dit te realiseren.</p>	<p>In de nabijheid van knooppunt Lunetten zijn nabij de Fortweg locaties voor nieuwe bomen opgenomen. Zie hiervoor de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja
	2	<p>Water.</p> <p>De water opvang voorziening die opgenomen is voldoet niet aan de eisen. De verbreding van de Tankval aan weerszijde is geen opvang als een waterbassin. Het vervuilde water van de wegen wordt nu gemengd met het oppervlakte water via de Tankval en zijn dwarsloten (oppervlakte en grond water vervuilt) Wij adviseren dan ook een waterbassin van voldoende inhoud (berekend op klimaat verandering) aan te leggen zodat het vervuilde water van het asfalt kan bezinken in dit waterbassin, ook hier is voldoende ruimte aanwezig in deze omgeving om dit te realiseren.</p>	<p>De restauratie van de tankgracht is ingegeven door de ambitie om de zichtbaarheid van de Nieuwe Hollandse Waterlinie in het gebied te versterken. Dit past in de tweede doelstelling van het project, het versterken van de leefomgevingskwaliteit. Dat daarbij ook een deel van de waterbergingsopgave wordt ingevuld is op deze locatie niet het primaire doel.</p> <p>De watergang van de tankval is geen bermwatergang langs de weg. De watergang loopt dwars door de weilanden. Water vanaf de weg infiltreert eerst in de berm en komt vervolgens in de bermwatergang. Bij deze bermwatergang vindt zuivering plaats doordat verontreinigingen worden vastgelegd in de bodem. Dit is conform de eisen van het waterschap. Vervolgens stroomt dit gezuiverde water verder richting de tankval.</p>	Nee
	3	<p>Geluidsoverlast.</p> <p>Het geluidsniveau is op dit moment ernstig belastend voor mens en dier. De berekende waarde en gemeten waarde 58 DB tot 61 DB deze is constant. Er is zelden rust aan de oren en dit leidt tot ernstige gezondheidsklachten. Gezien de ligging in de hoek van de A27 en de A12 met de daarbij behorende sorteer wegen zal het geluid en fijnstof tot ver boven de norm toenemen.</p> <p>Door het aanbrengen van een geluidsscherm aan de zijde bij Lunetten zal het geluid weerkaatsen met een echo effect. Door dit effect zal de geluidsoverlast ernstig toenemen in Houten Noord De wettelijke geluidsnormen liggen veel te hoog en zijn door gesjoemel verkregen om dit soort projecten rond te krijgen.</p> <p>De geplande geluidswal aan de Fortweg ter hoogte van de manege is niet voldoende in afmeting. Deze dient hoger en breder te zijn, dit om de achterliggende bebouwing voldoende te beschermen tegen geluidsoverlast, voorstel over de volle lengte van af de Utrechtse weg tot aan de spoorovergang aan de Mereveldseweg. Aan de kant van Houten noord is niets gerealiseerd voor de leefbaarheid hier is alleen maar bezuinigd op de kosten. In deze omgeving tellen de aanwonende niet mee, ook hier hebben de bewoners recht op schone lucht en een geluidsarme omgeving.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>Bij uw woning zal de geluidbelasting ten gevolge van de geluidbeperkende maatregelen zoals die in het Ontwerp tracébesluit zijn opgenomen licht afnemen. Deze maatregelen bestaan voor uw woning uit het aanbrengen van een stiller wegdek op de wegvakken waar dat technisch mogelijk is.</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9c van het Deelrapport geluid - Specifiek van het Ontwerp tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 6 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 58 dB. Dit is 1 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.</p> <p>Bij het bepalen van deze geluidbelastingen zijn de reflecties van de schermen aan de zijde van Lunetten meegenomen. Aangezien er in de bestaande situatie al een hoog scherm aanwezig is, zal het hogere scherm zoals dat in het project Ring Utrecht is voorzien niet leiden tot een toename van de geluidhinder ten gevolge van dit scherm. U geeft aan dat de wettelijke geluidsnormen veel te hoog zijn. De geluidbelasting bij uw woning is inderdaad betrekkelijk hoog, maar past binnen het wettelijk kader van de Wet milieubeheer. Dit is er op gericht om de geluidbelasting zoals die is vastgelegd in de geluidproductieplafonds niet te doen toenemen en situaties met geluidbelastingen hoger dan 65 dB aan te pakken. Dat laatste is bij uw woning niet het geval.</p>	Nee

		Het geluidsschermbij de manege is geplaatst ten behoeve van de woningen bij de manege. Het is doelmatig gebleken om voor deze woningen een geluidsschermbij te plaatsen en daarmee de geluidbelasting te verlagen tot maximaal 60 dB. Uit de afweging van maatregelen zoals beschreven in par. 5.4.3.2 van het 'Deelrapport geluid - Specifiek' is aangetoond dat het treffen van maatregelen voor alle woningen in het gebied rond de Fortweg niet doelmatig is: vanwege het geringe aantal woningen is het budget te gering.	
4	<p>Fijnstof.</p> <p>Fijn stof is het grootste probleem voor de omgeving van het gehele project ring Utrecht. De geplande geluidswal aan de zijde van Lunetten is een ernstig opstakel en heeft een averechtse werking op fijnstof. Het fijnstof voor de geluidswand zal zich via een flow van warmte verder verspreiden over de stad Utrecht of Houten, het een en het ander is afhankelijk van de wind richting. Mogelijk is deze geluidswal gekozen om de gemiddelde waarde van fijnstof over Lunetten en Utrecht beneden de Europese norm te houden. Utrecht stop maar met je maatregelen betreft, schone binnenstad. Met dit plan ring utrecht zal Utrecht, Lunetten en Houten ernstig vervuilen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In het deelrapport Luchtkwaliteit zijn de concentraties voor fijn stof berekend. Hierin is rekening gehouden met het door u genoemde geluidsschermbij van 12 meter hoog en de variatie in windsnelheid en windrichting. Uit de berekeningen blijkt dat dit scherm niet leidt tot de door u genoemde effecten.</p> <p>Het wegverkeer zorgt voor uitstoot van verontreinigde stoffen. Deze concentratie verontreinigde stoffen nemen af met de afstand vanaf de weg. Op 50 meter afstand van de weg is de bijdrage van de weg van verontreinigde stoffen ongeveer gehalveerd. Schermen hebben een positief effect op de luchtkwaliteit. Met een scherm wordt de verontreinigde stoffen omhoog gebracht en zo verdund met de schone lucht daarboven. Bij een 12 meter hoog scherm wordt de verontreinigde lucht ver omhoog gestuwd en vermengd met schone lucht. Bij een hoog scherm zal deze gemengde lucht pas langzaam weer dalen en lang vermengd worden met de schone lucht. De concentratie verder achter het scherm zal dan ook niet of nauwelijks worden verhoogd en gelijk zijn aan de achtergrondconcentratie.</p>	Ja
5	<p>Werkzaamheden aanleg.</p> <p>Net verlost van de spoorverbreding vallen wij weer in een ander vervuilend project ring Utrecht. Wij weten uit ervaring: Zwaar transport over de Fortweg (vernieuwde fietsweg) zouden niet plaats vinden, volgens afspraak over eigen weg Prorail. Meer dan 60% van het transport is over de Fortweg gegaan enorm vervuilend (diesels) en een zeer gevaarlijke verkeer situatie met fietsers(spertijd in de morgen en namiddag zijn genegeerd)</p> <p>Gebouwen lijden onder de beweging van zwaar transport en vertonen scheuren. Toezicht en handhaving op de afgesproken regels ontbreken. Nee dit geen tweede keer meer, en dat 8 jaar lang. Door toepassen van bron bemaling in dit gebied met veel zanden en ondergrondse waterlopen is er een groot risico op verdroging in de kleigronden en verschuiven van zand lagen waardoor verzakkingen en scheuren kunnen ontstaan in woningen en bijgebouwen.</p> <p>Algemeen: Na het opleven van de economie is het weer gedaan met de rust.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Er wordt op dit moment niet voorzien dat in de buurt van de Fortweg bronbemaling zal worden toegepast. Als onderdeel van dit principe is het niet op</p>	Ja

			<p>voorhand uitgesloten dat wel retourbronnen aangebracht worden in de buurt van de Fortweg om grondwater in de bodem terug te brengen. Bij een eventuele plaatsing wordt zorgvuldig gekeken worden naar mogelijke effecten van de retourbemaling op de omgeving.</p>	
6	<p>Op dit moment is het kritische punt van leefbaarheid overschreden meer fijnstof en geluidsoverlast is niet gewenst. Uit onderzoeken is gebleken dat fijnstof en ultra fijnstof zich gedraagt als asbest stof. Naar verwachting zal de gezondheid van veel bewoners rondom dit project afnemen en uit eindelijk niet meer mee kunnen doen aan het economische proces en verdwijnen in de zorg bij de gemeentelijke instelling. De bovenwettelijk maatregelen zullen opgaan aan belangen van de belanghebbende gemeentes en provincie maar de omwonende van dit project ring utrecht blijven achter in een onleefbare omgeving met een woning die onverkooptbaar is geworden. Tip: Investeer in schone en geluidsarme motoren alvorens dit project Ring utrecht op te starten. Verreken de wegenbelasting in de brandstof prijs, er zal dan een ander rijgedrag ontstaan. Beeld vorming: Onder een beeld van de vervuiling om de 4 maanden een schoonmaak van de woning deze vettigheid roet bandenstof en een deel van andere giftige stoffen die vrijkomen bij verbranding van diesel olie. Ook de inhoud van je longen en bloedvaten zullen op deze manier vervuild worden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuilend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelenpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelenpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen voor vervoer en ontmoedigen vervuilend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd.</p> <p>Algemene maatregelen zoals het aanpassen van de wegenbelasting of het stimuleren van schone en geluidsarme motoren vallen buiten de scope van dit tracébesluit.</p>	Ja	
ZWE-00611	1	<p>Een ring om een stad heen zal deze stad niet bereikbaar maken, lijkt me. De mensen willen de stad in, en niet er omheen cirkelen! Zorg liever voor parkeergarages aan de uitvalswegen, en vooral voor hoogwaardig, betrouwbaar en frequent openbaar vervoer tussen die garages en de binnenstad. Dat zal de stad pas echt ontsluiten!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee
	2	<p>De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.</p>	<p>Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.</p>	Nee

3	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisseweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	Amelisseweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
5	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
6	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
7	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisseweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisseweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
8	Amelisseweerd wordt niet wettelijk beschermd tegen verkeerslawaaï. Er wonen geen mensen. Er woont wel een enorm aantal bosvogels en andere dieren. Hun bescherming heeft u blijkaar minder hoog in het vaandel. Toch is de geluidsoverlast voor vooral vogels gigantisch, met name in het broedseizoen. Verder genieten zo'n anderhalf miljoen bezoekers van dit prachtige gebied. De bescherming van hun recreatie valt óoacute;k onder uw morele verantwoordelijkheid. Een dakje op de bak schiet hier natuurlijk tekort. Overkapt u de weg liever helemaal.Het zou u sieren als u niet de mazen van de formele wet zou opzoeken, maar zou handelen in de geest ervan!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisseweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisseweerd).	Nee
9	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen) Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
10	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
11	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten.	Ja

		<p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	
12	<p>Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).</p>	Nee
13	<p>Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukte van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
14	<p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja
15	<p>Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja

ZWE-00612	1	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
	2	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	3	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	4	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de 5a MER aspecten geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
	7	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de	Ja

	<p>onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.</p>	<p>andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p>	
8	<p>Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).</p>	Nee
9	<p>Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.</p>	<p>Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.</p>	Nee
10	<p>Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.</p>	Nee
ZWE-00613	<p>1 Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steeds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja
	<p>2 Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee

3	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
4	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de 5a MER aspecten geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
7	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
8	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
9	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
10	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid	Nee

			<p>van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan.</p> <p>Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.</p>	
ZWE-00614	1	<p>Uw voorgenomen verbreding van de A27 met twee extra rijstroken geeft mij zeer onaangename gevoelens over de toekomst. Ik teken bezwaar aan tegen uw voornemen, omdat de verbreding vele gevolgen heeft voor de gezondheid van mensen die dicht bij de snelweg wonen. Daarnaast levert de ene minuut tijdswinst voor automobilisten vele andere mensen jaren verslechterde gezondheid op door de extra fijnstof en CO2 uitstoot als gevolg ervan. En de te verwachten toegenomen geluidsoverlast baart mij en vele omwonenden met mij grote zorgen over ons woonklimaat. Het kan toch niet uw bedoeling zijn dat vele werknemers ziek en arbeidsongeschikt worden door uw plan? Bovendien ben ik zeer bezorgd over de onherstelbare milieuschade die u aanricht met de verbreding van de A27, omdat opnieuw enkele honderden bomen het veld moeten mimen. Deze bomen vangen nu juist het fijnstof weg en zijn belangrijk voor de natuurbeleving van mensen uit de stad Utrecht en omgeving. Verder wordt de ecologische hoofdstructuur door uw plan ernstig aangetast en niet gecompenseerd, omdat bijvoorbeeld eeuwenoude bomen en het omringende mooie landschap rond Amelisweerd en De Kromme Rijn eenvoudigweg niet vervangen kunnen worden. Er is sowieso geen plek om dat te realiseren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Het project is opgenomen in het landelijk Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelenpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in 2030 zowel in de referentiesituatie als in de projectsituatie aan de advieswaarden van de WHO wordt voldaan. Deze advieswaarden liggen onder de nationale wettelijke normen.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Bomen maken deel uit van die leefomgeving. Daarom worden natuurwaarden – dus ook bomen - ruimhartig gecompenseerd. In totaal wordt er circa 8 hectare meer bomen/bos gecompenseerd dan er wordt gekapt.</p> <p>Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (destijds ecologische hoofdstructuur: EHS, nu Natuurnetwerk Nederland: NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van de bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zgn. groene contour plaatsvindt.</p>	Ja

		<p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie. Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald. In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden.</p> <p>De geluidssituatie zal in Lunetten met de geluidbeperkende maatregelen sterk verbeteren. De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het 'Deelrapport geluid - Specifiek' van het Ontwerp tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 12 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 49 dB. Dit is 6 dB lager dan de geluidbelasting die in de huidige situatie op basis van de geldende geluidproductieplafonds is toegestaan. Uw woning is een zogenaamde saneringswoning (zie Deelrapport geluid - Algemeen) en met deze maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke opgave om de geluidbelasting bij uw woning met ten minste 5 dB te verlagen.</p>	
2	<p>Tot slot blijkt uit diverse waarnemingen dat er vaak op de A27 weinig files voorkomen, waardoor de noodzaak tot verbreding niet aanwezig is. De door mij somber geschetste toekomst kan door uw toedoen veranderen in een toekomst die duurzaamheid voorop stelt en voor u de reden zijn om de verbreding af te wijzen. U staat een toekomst voor ogen, waarin de infrastructuur zorgt voor een snelle mobiliteit van mensen en een logistiek die goederen snel aflevert. U wilt knelpunten daarbij oplossen, met behoud van een leefomgeving van goede kwaliteit. Dan kunt u uw voornemen realiseren door in te spelen op een snel veranderende samenleving, waarin flexwerken en duurzamere vormen van mobiliteit steeds meer realiteit zijn. Voor uw toekomstvisie betekent dit dat het terugtrekken van de verbreding van de A27 uitstekend aansluit op deze veranderde realiteit.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotatiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Uit het Mirtprojectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan het oplossen van vier files uit de filetop50. De hoogst genoteerde file (op nr. 9) staat op de A28 voor knooppunt Rijsweerd. Zie ook het deelrapport Verkeer. In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van het verkeersmodel plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in het model. Met het geactualiseerde model zijn de modelberekeningen uitgevoerd. Zie de bijlage bij de oplegnotitie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde uitgangspunten en bronnen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p>	Ja

			<p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert terwijl de leefbaarheid gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2. van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
ZWE-00615	1	<p>Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
	2	<p>De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die niet geen tunnelwettunnel is.</p>	<p>De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.</p>	Nee
	3	<p>Van goed, intelligent, beleid mogen we op zijn minst verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een slecht voorbeeld: als het al even werkt, dan toch zeker niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in verhevigde mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer : dat kan beter, frequenter, en betrouwbaarder . Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, veel beter mee uit zullen zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
	4	<p>Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/-</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de</p>	Ja

	nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steeds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	
5	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
6	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
8	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
9	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
10	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee

ZWE-00617	1	<p>Het voorliggende plan stuit op enkele grote uitdagingen in de uitvoering, waardoor dit project al een forse begroting heeft. Het is voor mij niet overtuigend dat deze hoge kosten gerechtvaardigd zijn, als je de opbrengsten van dit project er tegen afzet. Er is filevorming maar de files op dit traject staan niet prominent in de file top 50. Bovendien zal dit project, ook in de meest gunstige berekeningen van Rijkswaterstaat zelf, de files na oplevering niet oplossen. Dat betekent dat er veel gemeenschapsgeld wordt gestoken in een relatief klein probleem, dat ook nog eens niet wordt opgelost. Ik maak me ook zorgen over hoe reëel deze begroting is. Gezien de enorme budgetoverschrijdingen bij grote projecten in de afgelopen decennia en de uitdagingen in dit project, waarvan enkelen nog niet volledig zijn uitgedacht, lijkt mij overschrijding van budget en tijd te verwachten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit.</p>	Ja
	2	<p>In het OTB is gekozen voor een ontwerpnelheid van 130 km per uur. Dit als uitgangspunt voor een dergelijk project te kiezen lijkt mij een partijpolitieke keuze. Het lijkt erop dat dit uitgangspunt niet uit rationele overwegingen maar op emotionele gronden is gekozen. Uit onderzoek is gebleken dat 130 km per uur weinig tijds winst oplevert, hooguit enkele minuten. Inmiddels is ook uit onderzoek gebleken wat het effect op luchtkwaliteit is. Aangezien de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, laat staan aan het streven van de WHO, is dit een belangrijk argument. Tel daarbij op de stijging van het aantal verkeersdoden (9% in 2015) waarvan het grootste deel op de 130 km-wegen. Minister Schultz heeft in de tweede kamer als argument genoemd dat 130 km per uur kunnen rijden "beter aansluit bij de beleving van de weggebruiker." Waarmee het duidelijk is dat het emotionele argument hier prevaleert.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.</p>	Nee
	3	<p>Onderzoek wijst uit dat meer en bredere wegen leiden tot meer verkeer. Automobilisten zullen een alternatieve route minder snel overwegen, met als gevolg dat deze regio meer autoverkeer zal moeten verwerken. Dat betekent meer luchtvervuiling en geluidsoverlast. Het effect van de verbreding zal snel zijn uitgewerkt, zoals ook blijkt uit ervaring met de verbreding A2 en A4. De verwachting is dat in 2030 de vertraging gelijk is aan nu, veroorzaakt door meer verkeer op de Ring Utrecht</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
	4	<p>Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.</p>	Nee
	5	<p>Heel recent zijn de effecten van de verbreding van de A4 duidelijk geworden. De VID stelt dat "duidelijk is dat met name de opdeling van de A4 bij Leiden in een hoofd en parallelbaan de doorstroming geen goed heeft gedaan. We staan weer vaker stil, dus kunnen we stellen dat de maatregelen averechts effect sorteren. De definitieve oplossing, die € 600.000.000 heeft gekost, geeft verdubbeling van de filedruk." In het OTB is op een zelfde manier sprake van het scheiden van verkeersstromen, waardoor flexibel gebruik van de weg onmogelijk wordt gemaakt. Het lijkt mij dat we hiermee hetzelfde effect zullen krijgen als nu blijkt op te treden op de A4.</p>	<p>U pleit in uw zienswijze verwijst u naar recente ervaringen met de verbreding van de A4 en dat een systeem van 2x6 rijstroken in de Bak afdoende zou zijn. Vanwege verkeersonveiligheid is een systeem van 2x6 rijstroken (zonder vluchtstrook) in de Bak, waarbij zware verkeersstromen elkaar moeten kruisen, niet gewenst. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp worden daarom de verkeersstromen in de Bak zoveel mogelijk uit elkaar gehaald, waardoor minder rijstrookwisselingen plaatsvinden, wordt voldoende wegcapaciteit in de Bak gerealiseerd om de huidige en toekomstige verkeersstromen af te kunnen wikkelen, en worden waar mogelijk vluchtstroken aangelegd. Hierbij is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen zoals bij de A4. In de noord-zuid richting komt namelijk een aparte hoofdrijbaan met 4 rijstroken naar de A12 richting Den Haag, en een hoofdrijbaan met 3 rijstroken naar de A27 richting Breda en A12 richting Arnhem. In de zuid-noord richting komt een hoofdrijbaan met 5 rijstroken naar de A27 richting Hilversum en de A28 richting Amersfoort/Utrecht, en een zogeheten bypass met 2 rijstroken van de A27 vanuit Breda naar de A28 richting Amersfoort.</p>	Nee
	6	<p>Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde</p>	Ja

	<p>aanpassing van de maximum-snelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbeterd, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.</p>	<p>wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	
7	<p>In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. Er is een compensatieverplichting maar op de informatieavond van Rijkswaterstaat is pijnlijk duidelijk geworden dat deze compensatie van 16 hectare bos niet realiseerbaar is in de regio van dit tracé. Het afkopen is nog niet in de begroting opgenomen maar zal wel de realiteit zijn. De schade die hiermee wordt aangebracht is dus onherstelbaar. Deze regio heeft al weinig groen, wat er is verdient bescherming. Het wordt steeds duidelijker hoe belangrijk groen in de directe nabijheid is voor de luchtkwaliteit. Met een steeds sneller groeiende bevolking in deze stedelijke regio is dit ook een economisch argument. Immers, het begint steeds duidelijker te worden wat de oplopende kosten zijn in gezondheidszorg bij slechte luchtkwaliteit.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
8	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee
9	<p>De bouwwerkzaamheden zullen minimaal 8 jaar in beslag nemen. Gedurende deze periode is er sprake van veel meer geluidsoverlast en verslechterde luchtkwaliteit. Deze periode acht ik onaanvaardbaar voor de grote groep bewoners langs dit tracé afgezet tegen wat daar uiteindelijk dan tegenover zou moeten staan. Ondeugdelijkheden in het plan, bouwwerkzaamheden, risico's</p> <p>De bouwperiode bedraagt (minimaal) 8 jaar. Dat is zo lang dat alle risico's goed in kaart gebracht moeten zijn. Hierover vind ik in de plannen te weinig of slecht toetsbare informatie.</p> <p>Wat zijn de risico's op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd); - beschadiging van het folie; - trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen; - regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode; - verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van de stad Utrecht; - bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers; - verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast? <p>Het OTB overtuigt niet dat gedurende de bouwperiode de veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden wordt geborgd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Ja

			In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.	
	10	<p>Conclusie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ik ben niet overtuigd van de noodzaak van de verbreding. Het fileprobleem dat de plannen in het OTB zouden moeten oplossen, is niet groot genoeg om de kosten te rechtvaardigen: niet alleen de minimaal 1,1 miljard Euro maar ook de onherstelbare schade aan het milieu met alle maatschappelijke gevolgen en de toenemende kosten van de gezondheidszorg. • Ik ben niet overtuigd van de haalbaarheid van de plannen zoals voorgesteld in het OTB binnen het genoemde budget. De risico's zijn onvoldoende in kaart gebracht en we weten inmiddels dat grote projecten als deze met veel onzekerheden leiden tot enorme budgetoverschrijdingen. • Ik ben niet overtuigd dat dit project, eenmaal uitgevoerd, daadwerkelijk de files gaat oplossen. Recente ervaringen wijzen eerder op het tegendeel. <p>Al met al ben ik niet overtuigd van de toekomstbestendigheid van dit OTB A27/A12 Ring Utrecht plan en ik vind de kosten van dit project onaanvaardbaar.</p>	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
ZWE-00618	1	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	3	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	4	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	5	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	6	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee

7	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
9	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
10	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	Ja
12	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja

	13	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	14	Bereikbaarheid vergroten? Ik zie de Ring meer als een wurgende stinkstrop, waar zoals vaker weer de mindere inkomensgroepen het meest onder te lijden zullen hebben. Het zal eerder scheidend dan verbindend werken, niet alleen buurtlokaal maar ook psychologisch.	Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. En het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.	Nee
	15	Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	Ja
	16	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
	17	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	18	Er is veel haast gemaakt, dat zie je ook aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er nog zijn. Door een paar maanden langer na te denken was er een veel beter ontwerp-tracébesluit geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn, want het modelsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het hele project niet nodig is. Van uitstel zou afstel komen, voor alle partijen beter, juist voor u.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en gebruik nieuwe WLO scenario's) en paragraaf 2.12 Procedures.	Nee
ZWE-00619	1	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te	Nee

		liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	
3	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
4	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
5	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m ²) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
6	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
7	De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
8	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
9	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
10	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

		genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.		
ZWE-00620	1	Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.	Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden. Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie	Ja
	2	1. Prognose mobiliteit Binnen ons dorp is er discussie over het nut en noodzaak van de verbreding van de A27. Echter door het in tweeën knippen van de projecten A1/A27 en A27/ring Utrecht dwingt de Minister ons om te pleiten voor een verdere ontknoping van het wegennet op de ring Utrecht. Er is immers al besloten tot (deel) verbreding tussen in het project A1/A27. 1.a.Ik verzoek u om de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten Er zijn nu files op de A27 maar ook veel drukte en verkeersonveilige situaties op de lokale wegen die door en langs Groenekan lopen. De uitkomst van dit project zou moeten zijn dat het onderliggende wegennet wordt ontlast.. Ik ga uit van vermindering van de hoeveelheid sluipverkeer door onze kern, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot. Ontsluiting USP : Toch constateren ik, op basis van het deelrapport Verkeer, dat bij de aansluiting Bilthoven (richting Utrecht) vertraging optreedt op de A27 door invoegend verkeer. Niet duidelijk is hoe groot deze vertraging exact is, noch de mate waarin het verkeer terugslaat op de N234 en de N417/Koningin Wilhelminaweg. . De maatregelen uit het TB A27/A1 lijken hiermee onvoldoende effect te sorteren. 1.b. Ik verzoek u om de effecten invoegend verkeer inzichtelijk te maken.	Ten aanzien van de ontvlechting van Rijnsweerd en Lunetten: In uw zienswijze verzoekt u Rijkswaterstaat de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp zijn beide knooppunten al grotendeels ontvlochten. Zo worden de verkeersstromen vanuit Hilversum en Amersfoort richting Den Haag en richting Breda/Arnhem vroegtijdig van elkaar gescheiden. Dat geldt ook voor de verkeersstroom vanuit Breda richting Amersfoort, dat via een zogeheten bypass wordt afgewikkeld. Ten aanzien van sluipverkeer:Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat ten gevolge van het project Ring Utrecht een deel van het verkeer op het onderliggende wegennet via het hoofdwegennet zal gaan rijden. Specifiek voor de Koningin Wilhelminaweg ten zuiden van de aansluiting A27 Bilthoven nemen de intensiteiten op etmaalbasis af met ongeveer 7% in de projectsituatie ten opzichte van de referentiesituatie. Ten aanzien van de ontsluiting Utrecht Science Parc (USP): met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Niet alle knelpunten op en nabij de Ring Utrecht kunnen opgelost worden, vanwege enerzijds het taakstellend budget voor het project, en anderzijds de impact en kwaliteit voor de leefomgeving omdat het ruimtegebruik voor de snelweg dan nog groter zou worden. Het specifieke knelpunt dat u benoemt in uw zienswijze, de A27 in zuidelijke richting ter hoogte van de toerit Bilthoven, is hier een voorbeeld van. Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat dit specifieke knelpunt leidt tot vertraging in de ochtendspits op de A27 in zuidelijke richting en dat de kans op terugslag op de N234 en N417 reëel is.	Nee
	3	2. scenario's WLO scenario's In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM 2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidwerende voorzieningen. Naar mijn mening dient de omgeving maximaal beschermd te worden. 2.a. Ik wens dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).	Nee
	4	3. geluidwerende voorzieningen Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij	In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven.	Ja

	<p>ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. 3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden, en de maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Dit heeft tot gevolg dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd wordt. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Wel is de start van de uitvoering - en in het verlengde daarvan ook de openstelling - van het TB Ring Utrecht vertraagd. Evengoed wordt er rekening gehouden met het feit dat op deze locatie twee keer werkzaamheden plaatsvinden en er wordt naar gestreefd om de hinder zo veel mogelijk te beperken.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al gerealiseerde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten. Op deze locatie is ProRail bezig met het opstellen van een saneringsplan in het kader van MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) Spoor, waarin onderzocht of de geluidbelasting t.g.v. spoorwegverkeer met doelmatige maatregelen kan worden verlaagd. Dit saneringsplan is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 is echter wel meegenomen in het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Meer informatie over de bovenwettelijke maatregelen vindt u op: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter. 4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>	Ja

	<p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>		
6	<p>5. Uitvoeringswijze schermen</p> <p>In bijlage 2 van het OTB zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Ik ben van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan, bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden, eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen.</p> <p>5.a. ik wens duidelijkheid over de uitvoering van de schermen. Waarbij de voorkeur uitgaat naar waar nodig absorberend en zoveel mogelijk groene beplanting.</p>	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Biltoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidsschermen langs dit wegvak zijn uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd; ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen.</p> <p>De vormgeving van de geluidsschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p>	Nee
7	<p>6. Luchtkwaliteit</p> <p>Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit.</p> <p>Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>	Ja

8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p>	Ja
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen:</p> <p>8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen.</p> <p>Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging.</p> <p>Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>	Ja
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen</p> <p>Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren</p> <p>Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark).</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap.</p>	Ja

	<p>benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de NNN-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit. De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>	
11	<p>10. Realisatie met zo min mogelijk overlast Mijn angst is dat tijdens de uitvoeringsfase het dorp Groenekan onevenredig en zwaar wordt belast Zeker gezien de lange realisatieduur van de twee Projecten is het beperken van de omgevingshinder van groot belang voor de omgeving voor zowel bewoners, ondernemers als natuur. Ik hoop dat u door goede samenwerking met de gemeente de Bilt en inspanning ten behoeve van het Doorstromingsplan de omgevingshinder, ook op de aanliggende wegen weet te beperken. Bij de aanbesteding dient zeer nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan de omgevingshinder, zowel de direct als indirect, binnen de gunningscriteria 10.a. Realiseer het project met zo min mogelijk overlast voor alles wat leeft en werkt in het dorp Groenekan. Communiceer tijdens de uitvoering goed met bewoners, leer van uitvoering A27/A1</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
12	<p>11. Overige opmerkingen/adviezen: 11.a. Externe Veiligheid Als inwoner van de gemeente de Bilt vraag ik uw aandacht voor de plasbrandaandachtsgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor (beschermende) maatregelen worden getroffen. Het is aan burger niet uit te leggen dat deze wel bescherming geniet voor het plaatsgebonden risico, maar dat er geen bescherming plaatsvindt tegen een plasbrand. Terwijl juist de plasbrand uitgaat van het effect en niet van een risico. Ik acht dit een onwenselijke situatie en vragen u maatregelen te treffen bij de woningen die in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen. Ik kan mij goed voorstellen dat er in dit geval geen bouwkundige maatregelen aan de woningen zijn zoals genoemd in de regeling Bouwbesluit, maar dat in de overdracht maatregelen worden getroffen (zoals een opstaande rand) die verspreiding van een brandende plas vloeistoffen beperken of voorkomen. Een en ander op basis van gelijkwaardigheid en kosteneffectiviteit zodat er een gewogen proces plaatsvindt.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone. Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dicht bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.</p>	Nee
13	<p>11.b. Energie - Zonnepanelen In het MMA is de ambitie geformuleerd dat de energie die nodig is om het wegsysteem te laten functioneren op een duurzame wijze wordt opgewekt, waarbij gekozen wordt voor zonne-energie. Samen met de gemeente de Bilt ben ik van mening is dit niet ambitieus genoeg is. Het Rijk, dat eveneens invulling moet geven aan het Klimaatakkoord, kan een waardevolle bijdrage leveren aan de verduurzaming van de regio door het strategisch inzetten van de beschikbare gronden rond de snelwegen. Door hier energievoorzieningen te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen, worden diverse voordelen behaald op het gebied van klimaat, landschap, ruimtelijke efficiëntie en financiën. Ik onderschrijf dan ook het pleidooi om hier gezamenlijk, met maatschappelijke partners, nadere invulling aan te geven.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p>	Nee

ZWE-00621	1	<p>Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden. Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>	Ja
	2	<p>1. Prognose mobiliteit Binnen ons dorp is er discussie over het nut en noodzaak van de verbreding van de A27. Echter door het in tweeën knippen van de projecten A1/A27 en A27/ring Utrecht dwingt de Minister ons om te pleiten voor een verdere ontknoping van het wegennet op de ring Utrecht. Er is immers al besloten tot (deel) verbreding tussen in het project A1/A27. 1.a. Ik verzoek u om de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten Er zijn nu files op de A27 maar ook veel drukte en verkeersonveilige situaties op de lokale wegen die door en langs Groenekan lopen. De uitkomst van dit project zou moeten zijn dat het onderliggende wegennet wordt ontlast.. Ik ga uit van vermindering van de hoeveelheid sluipverkeer door onze kern, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot. Ontsluiting USP : Toch constateren ik, op basis van het deelrapport Verkeer, dat bij de aansluiting Bilthoven (richting Utrecht) vertraging optreedt op de A27 door invoegend verkeer. Niet duidelijk is hoe groot deze vertraging exact is, noch de mate waarin het verkeer terugslaat op de N234 en de N417/Koningin Wilhelminaweg. . De maatregelen uit het TB A27/A1 lijken hiermee onvoldoende effect te sorteren. 1.b. Ik verzoek u om de effecten invoegend verkeer inzichtelijk te maken.</p>	<p>Ten aanzien van de ontvlechting van Rijnsweerd en Lunetten: In uw zienswijze verzoekt u Rijkswaterstaat de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp zijn beide knooppunten al grotendeels ontvlochten. Zo worden de verkeersstromen vanuit Hilversum en Amersfoort richting Den Haag en richting Breda/Arnhem vroegtijdig van elkaar gescheiden. Dat geldt ook voor de verkeersstroom vanuit Breda richting Amersfoort, dat via een zogeheten bypass wordt afgewikkeld. Ten aanzien van sluipverkeer: Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat ten gevolge van het project Ring Utrecht een deel van het verkeer op het onderliggende wegennet via het hoofdwegennet zal gaan rijden. Specifiek voor de Koningin Wilhelminaweg ten zuiden van de aansluiting A27 Bilthoven nemen de intensiteiten op etmaalbasis af met ongeveer 7% in de projectsituatie ten opzichte van de referentiesituatie. Ten aanzien van de ontsluiting Utrecht Science Parc (USP): met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Niet alle knelpunten op en nabij de Ring Utrecht kunnen opgelost worden, vanwege enerzijds het taakstellend budget voor het project, en anderzijds de impact en kwaliteit voor de leefomgeving omdat het ruimtegebruik voor de snelweg dan nog groter zou worden. Het specifieke knelpunt dat u benoemt in uw zienswijze, de A27 in zuidelijke richting ter hoogte van de toerit Bilthoven, is hier een voorbeeld van. Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat dit specifieke knelpunt leidt tot vertraging in de ochtendspits op de A27 in zuidelijke richting en dat de kans op terugslag op de N234 en N417 reëel is.</p>	Nee
	3	<p>2. scenario's WLO scenario's In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM 2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidswerende voorzieningen. Naar mijn mening dient de omgeving maximaal beschermd te worden. 2.a. Ik wens dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p>	Nee
	4	<p>3. geluidwerende voorzieningen Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van</p>	<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden, en de maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige</p>	Ja

	<p>tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. 3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Dit heeft tot gevolg dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd wordt. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Wel is de start van de uitvoering - en in het verlengde daarvan ook de openstelling - van het TB Ring Utrecht vertraagd. Evengoed wordt er rekening gehouden met het feit dat op deze locatie twee keer werkzaamheden plaatsvinden en er wordt naar gestreefd om de hinder zo veel mogelijk te beperken.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al gerealiseerde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten. Op deze locatie is ProRail bezig met het opstellen van een saneringsplan in het kader van MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) Spoor, waarin onderzocht of de geluidbelasting t.g.v. spoorwegverkeer met doelmatige maatregelen kan worden verlaagd. Dit saneringsplan is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 is echter wel meegenomen in het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Meer informatie over de bovenwettelijke maatregelen vindt u op: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter. 4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>	Ja

	<p>spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>		
6	<p>5. Uitvoeringswijze schermen In bijlage 2 van het OTB zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Ik ben van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan, bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden, eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen.</p> <p>5.a. ik wens duidelijkheid over de uitvoering van de schermen. Waarbij de voorkeur uitgaat naar waar nodig absorberend en zoveel mogelijk groene beplanting.</p>	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bilthoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidsschermen langs dit wegvak zijn uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd; ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen.</p> <p>De vormgeving van de geluidsschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p>	Nee
7	<p>6. Luchtkwaliteit Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit. Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>	Ja
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van</p>	Ja

	7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.	een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.	
9	8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen: 8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.	Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.	Ja
10	9. Boscompensatie en bouwplaatsen Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding. Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst. 9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen Van ervaring leren Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark). Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn. Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein. De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de NNN-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit. De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder.	Ja

			De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.	
11	<p>10. Realisatie met zo min mogelijk overlast</p> <p>Mijn angst is dat tijdens de uitvoeringsfase het dorp Groenekan onevenredig en zwaar wordt belast Zeker gezien de lange realisatieduur van de twee Projecten is het beperken van de omgevingshinder van groot belang voor de omgeving voor zowel bewoners, ondernemers als natuur. Ik hoop dat u door goede samenwerking met de gemeente de Bilt en inspanning ten behoeve van het Doorstromingsplan de omgevingshinder, ook op de aanliggende wegen weet te beperken. Bij de aanbesteding dient zeer nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan de omgevingshinder, zowel de direct als indirect, binnen de gunningscriteria</p> <p>10.a. Realiseer het project met zo min mogelijk overlast voor alles wat leeft en werkt in het dorp Groenekan. Communiceer tijdens de uitvoering goed met bewoners, leer van uitvoering A27/A1</p>		<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
12	<p>11. Overige opmerkingen/adviezen:</p> <p>11.a. Externe Veiligheid Als inwoner van de gemeente de Bilt vraag ik uw aandacht voor de plasbrandaandachtsgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor (beschermende) maatregelen worden getroffen.</p> <p>Het is aan burger niet uit te leggen dat deze wel bescherming geniet voor het plaatsgebonden risico, maar dat er geen bescherming plaatsvindt tegen een plasbrand. Terwijl juist de plasbrand uitgaat van het effect en niet van een risico.</p> <p>Ik acht dit een onwenselijke situatie en vragen u maatregelen te treffen bij de woningen die in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen. Ik kan mij goed voorstellen dat er in dit geval geen bouwkundige maatregelen aan de woningen zijn zoals genoemd in de regeling Bouwbesluit, maar dat in de overdracht maatregelen worden getroffen (zoals een opstaande rand) die verspreiding van een brandende plas vloeistoffen beperken of voorkomen. Een en ander op basis van gelijkwaardigheid en kosteneffectiviteit zodat er een gewogen proces plaatsvindt.</p>		<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone.</p> <p>Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dicht bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.</p>	Nee
13	<p>11.b. Energie - Zonnepanelen In het MMA is de ambitie geformuleerd dat de energie die nodig is om het wegsysteem te laten functioneren op een duurzame wijze wordt opgewekt, waarbij gekozen wordt voor zonne-energie. Samen met de gemeente de Bilt ben ik van mening is dit niet ambitieus genoeg is. Het Rijk, dat eveneens invulling moet geven aan het Klimaatakkoord, kan een waardevolle bijdrage leveren aan de verduurzaming van de regio door het strategisch inzetten van de beschikbare gronden rond de snelwegen. Door hier energievoorzieningen te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen, worden diverse voordelen behaald op het gebied van klimaat, landschap, ruimtelijke efficiëntie en financiën. Ik onderschrijf dan ook het pleidooi om hier gezamenlijk, met maatschappelijke partners, nadere invulling aan te geven.</p>		<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p>	Nee
ZWE-00622	<p>1 Onderwerp:</p> <p>In uw otb ontwerp wordt kenbaar gemaakt dat u mogelijk de otb grens wilt verbreden??? hiervoor zouden wij mogelijk enige meters over de gehele lengte van ons land moeten afstaan. Enige tijd geleden hebben wij al wat land afgestaan aan rijkswaterstaat!!</p>		<p>Er zijn wijzigingen tussen het Ontwerp tracébesluit en het tracébesluit aangebracht waarbij de ligging van de natuurvriendelijke oevers verandert in dit gebied. Hierdoor is geen grond meer van u nodig. Hierover is ook contact met u opgenomen door</p>	Nee

		<p>Wij willen vooruitgang zeker niet in de weg staan maar als ik zie hoever wij van de snelweg afzitten begrijpen we niet dat u nog grond van ons nodig heeft.</p> <p>Wij zullen daar ook zeker niet mee accoord gaan en verzoeken u een en ander nog eens secuur te bekijken.</p> <p>Onjuistheden:</p> <p>Ik heb gesproken met Mevr xxx en deze gaf aan dat er op dit moment nog geen duidelijkheid was betreft het benodigde land daar er op het waterrapport geen verbreding staat aangegeven.</p> <p>Geraakt in belang:</p> <p>Ja, de afstand naar de A27 met de grond van rijkswaterstaat daar tussen moet voldoende zijn om de verbreding van de A 27 te realiseren zonder dat u grond van ons nodig heeft.</p>	<p>vertegenwoordigers van het project. Deze wijziging is beschreven in de Nota van Wijziging 2020 behorende bij het tracébesluit.</p>	
ZWE-00623	1	<p>Onderwerp:</p> <p>Met dit schrijven wil ik laten weten dat ik tegen verbreding van het tracé ben. Wegens:</p> <p>1- U garandeert op geen enkele wijze dat het op milieuvlak conform de Europese milieunormen zal gaan. Utrecht haalt nu al de norm voor de luchtkwaliteit niet.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. De mogelijke normoverschrijdingen van de gemeente Utrecht liggen langs de binnenstedelijke wegen.</p>	Ja
	2	<p>2- De noodzaak voor deze ingreep is op zeer twijfelachtige vooronderstellingen gebaseerd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	Nee
	3	<p>3- Er zullen waardevolle bomen gekapt moeten worden en nogmaals zal een deel van het waardevolle Amelisweerd afgepakt worden. Dit is zeer geliefd wandelgebied voor vele Utrechters.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p>	Nee
	4	<p>4- De kosten moeten opgebracht worden door alle inwoners van Nederland terwijl een klein deel hiervan profiteert.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Nee
	5	<p>5- Bouwoverlast gedurende zeer lange tijd voor omwonenden en weggebruikers.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
	6	<p>Over het hoofd gezien belang:</p> <p>De ecologische belangen van mens en natuur</p> <p>De financiële belangen</p> <p>De belangen van omwonenden en gebruikers van ATV stadion</p> <p>Geraakt in belang:</p> <p>Ja:</p> <p>1- als naburige bewoner</p> <p>2- als gebruiker van mijn geliefd Amelisweerd</p> <p>3- financieel</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving</p>	Ja

			<p>daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Voor wat betreft de belangen van gebruikers van ATV stadion zijn wijzigingen aangebracht in het tracébesluit die leiden tot een andere inpassing van het project bij de volkstuinvereniging, zie hiervoor de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.</p>	
ZWE-00624	1	<p>Achterhaalde probleemoplossing</p> <p>Met de verbreding van de Ring Utrecht slaat het ministerie een volstrekt verkeerde weg in! Het verbreden van snelwegen als oplossing voor het fileprobleem is achterhaald – dat blijkt inmiddels uit meerdere rapporten (CPB en PBL). En dat is ook te zien als je om je heen kijkt!</p> <p>Met de aanleg van de A27 in 1980 zou het fileprobleem voor altijd opgelost zijn. Dat hebben we gezien... De verbreding van de A2 – een zee van asfalt: in de spits staat het al weer regelmatig stil...</p> <p>Hoe lang gaan we door met asfalteren? Tot Nederland verdwenen is onder het asfalt?? Meer asfalt trekt nu eenmaal meer auto's aan. Dus uiteindelijk zal het verkeer gewoon weer vast komen te staan. Dan heeft het ministerie €1,2 miljard weggegooid. Dat is niet te verantwoorden!</p> <p>Een deel van het toe te nemen autoverkeer zal de stad in willen. Dat kan niet: de toegangswegen en de wegen in de stad zullen de volgende bottlenecks blijken met alle overlast van dien. Oplossing: aanliggende woningen slopen? Dan heb je ook geen last meer van lastige en ziekwordende bewoners...</p> <p>Het is beter er voor te kiezen geld duurzaam te besteden. Er zijn duurzame oplossingen voor het probleem van de files. Een goed openbaar vervoer, thuiswerken bevorderen, gebruik van fiets stimuleren, en als er dan toch met de auto gereden moet worden, zorg dan dan deze vol zit in plaats van alleen die ene bestuurder!</p> <p>Géén extra asfalt met meer verkeer en dus meer luchtvervuiling en meer geluidsoverlast. Er wonen duizenden mensen langs en vlakbij de A27 en A12. Zij zijn de dupe. Luchtvervuiling en geluidsoverlast tast de gezondheid aan en kan de dood tot gevolg hebben.</p> <p>Houd Utrecht leefbaar!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p>	Ja
	2	<p>Amelisweerd</p> <p>Al weer wordt Amelisweerd aangetast.</p> <p>Het gaat hier om een ecologisch waardevol bos, dat bovendien van groot belang is als recreatiegebied voor de inwoners van Utrecht. In 1980 werd de schade enigszins beperkt door de rechter, die verordonneerde dat het tracé westelijk verlegd moest worden om de aantasting van het bos te beperken. De Raad van State bepaalde dat de bak zo smal mogelijk moest blijven. En nu wil het ministerie 'wraak nemen' door de bak alsnog te verbreden en een groot stuk bos met ondermeer honderdjarige reuzen onder asfalt te laten verdwijnen?? Asfalt heeft toen niet gewerkt en gaat ook nu niet werken. Hak geen eeuwenoude bomen om voor een speeltje van politici!</p> <p>Bovendien is het volstrekt onnodig. Verbreding van de bak door Amelisweerd is alleen</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p> <p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is niet meer relevant, want uit het thans voorliggende</p>	Ja

	<p>nodig omdat de automobilist 100 km/uur moet kunnen rijden! Waarom? Bij 80 km/uur hoeft de bak niet verbreed te worden, hoeft geen ekstra bos gekapt te worden, hoeven er geen ekstra miljoenen uitgegeven te worden.</p> <p>Welke waanzin regeert hier om ten koste van zóveel een beetje harder te willen rijden?! De recreant van Amelisweerd en de natuur van Amelisweerd is alweer de dupe – volstrekt onnodig en zinloos!</p> <p>Geen ekstra ruimtebeslag van snelwegen ten koste van het groen!</p>	<p>tracébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende MER Tweede Fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden vermindert, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd.</p> <p>Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016).</p>	
3	<p>Landschap</p> <p>De verbreding zal een behoorlijke impact op het landschap hebben. Verhoogde schermen, langere tunnels (donkere gaten waar de overzijde niet meer doorheen schijnt), landschap aan de overzijde van de weg dat over alle autostromen heen niet meer zichtbaar is: ook dit is een enorm negatief effect.</p> <p>Behalve de ingreep in Amelisweerd wordt heel wat meer groen aangetast zoals volkstuinen, Park de Voorveldse Polder, weilanden. Dit zijn maar kleine stukjes, hoekjes? Opgeteld gaat dit om heel wat hectares groen die omgezet worden in asfalt. Trek het groter naar landelijke schaal (de Ring Utrecht is niet het enige project) en het gaat om een niet te veronachtzame oppervlakte groen!</p> <p>Rijkswaterstaat moet verloren groen compenseren. Waar wil ze dat doen? Plannen die ik langs heb zien komen hebben in elk geval niks te maken met compensatie, soms is het het inwisselen van het ene – bestaande – biotoop voor het andere – minder interessante – biotoop. Dat heeft dus niets te maken met compensatie!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
4	<p>Luchtvervuiling en geluidsoverlast</p> <p>Door de verbreding van de snelwegen zal in eerste instantie de luchtvervuiling afnemen doordat het verkeer door kan rijden. Maar door de toename van het verkeer en het uiteindelijk toch weer vastlopen van het verkeer neemt de luchtvervuiling en de geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht toe. Dit is onaanvaardbaar!</p> <p>Utrecht zal niet kunnen voldoen aan de normen die hier voor staan. Waarbij in acht genomen moet worden dat die normen te ruim zijn: het zijn economische normen en géén gezondheidsnormen. Als rekening gehouden wordt met de gezondheid van de omwonenden van snelwegen zullen de normen voor uitstoot van diverse stoffen omlaag moeten!</p> <p>Tijdens de werkzaamheden (die minimaal acht jaar zullen duren!) zal het verkeer deels andere wegen zoeken om op de bestemming te komen. Dit betekent toename van verkeer op het onderliggende wegennet. Met dáár toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast tot gevolg. En dus toename van gezondheidsklachten van aanwonenden. En niet gedurende een weekendje werkzaamheden... Dit is onaanvaardbaar.</p> <p>Dit alles is niet in overeenstemming met het tegengaan of verminderen van de klimaatverandering, waartoe ook Nederland zich onlangs in Parijs heeft verplicht.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 63 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 376 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 439 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn.</p>	Ja

			De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.	
			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	
	5	Kosten en baten Uit de maatschappelijke kosten/batenanalyse blijkt dat de verbreding van de Ring Utrecht niet rendabel is. Ook zijn er economische groeiscenario's en verkeersmodellen gebruikt waar de nodige vraagtekens bij te zetten zijn. Een extra argument om de €1,2 miljard anders in te zetten dan voor de verbreding van de Ring Utrecht. De uitgave van dit geld is niet te verantwoorden, zeker in deze tijd van bezuinigingen op zaken die veel wezenlijker zijn voor het welzijn van mensen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016. In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.	Ja
ZWE-00625	1	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
	2	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
	3	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	4	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidsschermen.	Nee

5	<p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja
6	<p>Als u files wil verminderen moet u niet de snelwegen verbreden maar het reistijdverlies in de stad en op het onderliggend wegennet aanpakken. Dat is nl. veel groter dan het reistijdverlies (en dus de toegerekende kosten) op de snelwegen rond de stad. Vanwege gebrek aan ruimte in en om de steden zal die aanpak moeten bestaan uit verbetering van het fiets- en OV-netwerk zodat het wegverkeer afneemt en met de huidige wegcapaciteit in de steden de files afnemen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).</p>	Nee
7	<p>Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
8	<p>In het verleden is hard gevochten tegen de vernietiging van Amelisweerd door de A27. Die strijd wordt herinnerd in ee monument bij de A27. Wanneer knooppunt Rijnsweerd wordt gereconstrueerd moet u de monumentale waarde van dat monument respecteren. Ik mis elke verwijzing naar dat monument.</p>	<p>Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.</p>	Nee
9	<p>Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).</p>	Nee

		niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.		
	10	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00626	1	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
	3	De bereikbaarheid van de regio moet dringend verbeterd worden, en gelukkig is dit ook zeker mogelijk ! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk voluit in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een geheel andere : de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak zal niet tot het gewenste resultaat leiden. Sterker nog, het resultaat zal het tegenovergestelde zijn van het beoogde doel. Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nog minder toegankelijk, en verzieken daar het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	4	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
	5	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail	Nee

		beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	
6	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
7	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
8	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
9	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als mens beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel korte-termijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk honderden jaren voor je weer die capaciteit terughebt qua luchtzuivering, schoonheid, en klimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo onze kinderen hun toekomst te ontnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
10	De Ring zou de bereikbaarheid moeten vergroten?Vergeet het maar ! De ring is een wurgende stinkstrop, en het is wel duidelijk wie hier het meest onder gebukt gaan. Dat zijn natuurlijk niet degenen die hem bedacht hebben. Niet de bestuurders en niet de beleidsbepalers. Die zullen er wel voor zorgen dat hun woning zich op veilige afstand van hun eigen maaksel bevindt, zij kennen per slot van rekening als geen ander alle kwalijke gevolgen ervan. Nee, zoals gewoonlijk zijn mensen met een laag inkomen de dupe. Zij zijn aangewezen op de goedkoopste woningen. En laten die zich nou toevallig nèt in de onmiddellijke nabijheid van de ring bevinden! Hoe zou DAT nu komen ? Niet doordat deze ring zo'n prachtig stuk architectuur is, waar we die arme mensen graag van laten genieten; nee, dat komt doordat deze ring de mensen stapelgek maakt van de onafgebroken oorverdovende herrie, en doodziek van alle kwalijke en gevaarlijke gassen en fijnstof, die zij, terwille van die geweldige "bereikbaarheid", gedwongen zijn in te ademen. Dit zal de mensen niet verbinden, maar juist van elkaar vervreemden.	Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Bijkomend voordeel van een betere doorstroming op het hoofdwegennet is dat het (doorgaande) verkeer minder geneigd zal zijn om uit te wijken naar het onderliggend wegennet. De kans op sluipverkeer door bebouwde kommen neemt dus af. Er ontstaat ook meer ruimte op het onderliggend wegennet voor andere verkeersdeelnemers zoals fietsers en OV-gebruikers. Dit komt de leefbaarheid binnen de bebouwde kommen in de regio ten goede. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.	Ja
11	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege	Nee

		aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	
	12	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Ja
	13	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00628	1	Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.	Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden. Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie	Ja
	2	1. Prognose mobiliteit Binnen ons dorp is er discussie over het nut en noodzaak van de verbreding van de A27. Echter door het in tweeën knippen van de projecten A1/A27 en A27/ring Utrecht dwingt de Minister ons om te pleiten voor een verdere ontknoping van het wegennet op de ring Utrecht. Er is immers al besloten tot (deel) verbreding tussen in het project A1/A27. 1.a. Ik verzoek u om de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten Er zijn nu files op de A27 maar ook veel drukte en verkeersonveilige situaties op de lokale wegen die door en langs Groenekan lopen. De uitkomst van dit project zou moeten zijn dat het onderliggende wegennet wordt ontlast.. Ik ga uit van vermindering van de hoeveelheid sluipverkeer door onze kern, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot. Ontsluiting USP : Toch constateren ik, op basis van het deelrapport Verkeer, dat bij de aansluiting Bilthoven (richting Utrecht) vertraging optreedt op de A27 door invoegend verkeer. Niet duidelijk is hoe groot deze vertraging exact is, noch de mate waarin het verkeer terugslaat op de N234 en de N417/Koningin Wilhelminaweg. . De maatregelen uit het TB A27/A1 lijken hiermee onvoldoende effect te sorteren. 1.b. Ik verzoek u om de effecten invoegend verkeer inzichtelijk te maken.	Ten aanzien van de ontvlechting van Rijnsweerd en Lunetten: In uw zienswijze verzoekt u Rijkswaterstaat de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp zijn beide knooppunten al grotendeels ontvlochten. Zo worden de verkeersstromen vanuit Hilversum en Amersfoort richting Den Haag en richting Breda/Arnhem vroegtijdig van elkaar gescheiden. Dat geldt ook voor de verkeersstroom vanuit Breda richting Amersfoort, dat via een zogeheten bypass wordt afgewikkeld. Ten aanzien van sluipverkeer: Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat ten gevolge van het project Ring Utrecht een deel van het verkeer op het onderliggende wegennet via het hoofdwegennet zal gaan rijden. Specifiek voor de Koningin Wilhelminaweg ten zuiden van de aansluiting A27 Bilthoven nemen de intensiteiten op etmaalbasis af met ongeveer 7% in de projectsituatie ten opzichte van de referentiesituatie. Ten aanzien van de ontsluiting Utrecht Science Parc (USP): met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Niet alle knelpunten op en nabij de Ring Utrecht kunnen opgelost worden, vanwege enerzijds het taakstellend budget voor het project, en anderzijds de impact en kwaliteit voor de leefomgeving omdat het ruimtegebruik voor de snelweg dan nog groter zou worden. Het specifieke knelpunt dat u benoemt in uw zienswijze, de A27 in zuidelijke richting ter hoogte van de toerit	Nee

		Bilthoven, is hier een voorbeeld van. Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat dit specifieke knelpunt leidt tot vertraging in de ochtendspits op de A27 in zuidelijke richting en dat de kans op terugslag op de N234 en N417 reëel is.	
3	<p>2. scenario's WLO scenario's In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM 2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidswerende voorzieningen. Naar mijn mening dient de omgeving maximaal beschermd te worden.</p> <p>2.a. Ik wens dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).	Nee
4	<p>3. geluidwerende voorzieningen Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan.</p> <p>3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden, en de maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Dit heeft tot gevolg dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd wordt. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouwhinder met zich mee. Wel is de start van de uitvoering - en in het verlengde daarvan ook de openstelling - van het TB Ring Utrecht vertraagd. Evengoed wordt er rekening gehouden met het feit dat op deze locatie twee keer werkzaamheden plaatsvinden en er wordt naar gestreefd om de hinder zo veel mogelijk te beperken.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al gerealiseerde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht. Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten. Op deze locatie is ProRail bezig met het opstellen van een saneringsplan in het kader van MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) Spoor, waarin onderzocht of de geluidbelasting t.g.v. spoorwegverkeer met doelmatige maatregelen kan worden verlaagd. Dit saneringsplan is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 is echter wel meegenomen in het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en</p>	Ja

		gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Meer informatie over de bovenwettelijke maatregelen vindt u op: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht	
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail</p> <p>Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>	Ja
6	<p>5. Uitvoeringswijze schermen</p> <p>In bijlage 2 van het OTB zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Ik ben van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan, bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden, eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen.</p> <p>5.a. ik wens duidelijkheid over de uitvoering van de schermen. Waarbij de voorkeur uitgaat naar waar nodig absorberend en zoveel mogelijk groene beplanting.</p>	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bilthoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidsschermen langs dit wegvak zijn uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd; ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen.</p> <p>De vormgeving van de geluidsschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p>	Nee
7	<p>6. Luchtkwaliteit</p> <p>Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.	Ja

	<p>die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoeken blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit.</p> <p>Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>	
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p>	Ja
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen:</p> <p>8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen.</p> <p>Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelenpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging.</p> <p>Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>	Ja
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen</p> <p>Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark).</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/</p>	Ja

	<p>het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren</p> <p>Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de NNN-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit.</p> <p>De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p> <p>De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>	
11	<p>10. Realisatie met zo min mogelijk overlast</p> <p>Mijn angst is dat tijdens de uitvoeringsfase het dorp Groenekan onevenredig en zwaar wordt belast Zeker gezien de lange realisatieduur van de twee Projecten is het beperken van de omgevingshinder van groot belang voor de omgeving voor zowel bewoners, ondernemers als natuur. Ik hoop dat u door goede samenwerking met de gemeente de Bilt en inspanning ten behoeve van het Doorstromingsplan de omgevingshinder, ook op de aanliggende wegen weet te beperken. Bij de aanbesteding dient zeer nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan de omgevingshinder, zowel de direct als indirect, binnen de gunningscriteria</p> <p>10.a. Realiseer het project met zo min mogelijk overlast voor alles wat leeft en werkt in het dorp Groenekan. Communiceer tijdens de uitvoering goed met bewoners, leer van uitvoering A27/A1</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
12	<p>11. Overige opmerkingen/adviezen:</p> <p>11.a. Externe Veiligheid Als inwoner van de gemeente de Bilt vraag ik uw aandacht voor de plasbrandaandachtsgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor (beschermende) maatregelen worden getroffen.</p> <p>Het is aan burger niet uit te leggen dat deze wel bescherming geniet voor het plaatsgebonden risico, maar dat er geen bescherming plaatsvindt tegen een plasbrand. Terwijl juist de plasbrand uitgaat van het effect en niet van een risico.</p> <p>Ik acht dit een onwenselijke situatie en vragen u maatregelen te treffen bij de woningen die in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen. Ik kan mij goed voorstellen dat er in dit geval geen bouwkundige maatregelen aan de woningen zijn zoals genoemd in de regeling Bouwbesluit, maar dat in de overdracht maatregelen worden getroffen (zoals een opstaande rand) die verspreiding van een brandende plas vloeistoffen beperken of voorkomen. Een en ander op basis van gelijkwaardigheid en kosteneffectiviteit zodat er een gewogen proces plaatsvindt.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone.</p> <p>Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dichterbij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke</p>	Nee

			planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.	
13	11.b. Energie - Zonnepanelen In het MMA is de ambitie geformuleerd dat de energie die nodig is om het wegsysteem te laten functioneren op een duurzame wijze wordt opgewekt, waarbij gekozen wordt voor zonne-energie. Samen met de gemeente de Bilt ben ik van mening is dit niet ambitieus genoeg is. Het Rijk, dat eveneens invulling moet geven aan het Klimaatakkoord, kan een waardevolle bijdrage leveren aan de verduurzaming van de regio door het strategisch inzetten van de beschikbare gronden rond de snelwegen. Door hier energievoorzieningen te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen, worden diverse voordelen behaald op het gebied van klimaat, landschap, ruimtelijke efficiëntie en financiën. Ik onderschrijf dan ook het pleidooi om hier gezamenlijk, met maatschappelijke partners, nadere invulling aan te geven.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
ZWE-00629	1	De regering stelt zich tot doel 'de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Deze doelstelling is achterhaald, en de regering zou er dus op terug moeten komen. "Voortschrijdend Inzicht" heet dat. Men kan zich altijd beter hierdoor laten leiden, dan blind op de aanvankelijk gekozen (snel-)weg door te razen en ongelukken te veroorzaken. Er is immers een veel betere oplossing mogelijk: Verbeter de infrastructuur door beter openbaar vervoer, dus niet door meer asfalt en meer autobewegingen. Want er is ook nog een andere doelstelling : ' de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden'. Dit doel is bij de alternatieve oplossing veel meer gebaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	2	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	Er is veel haast gemaakt, dat zie je ook aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er nog zijn. Door een paar maanden langer na te denken was er een veel beter ontwerptractébesluit geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn, want het modelsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het hele project niet nodig is. Van uitstel zou afstel komen, voor alle partijen beter, juist voor u.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en gebruik nieuwe WLO scenario's) en paragraaf 2.12 Procedures.	Nee
	5	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee

		groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu		
	6	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
	7	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
	8	U moet ook soorten in de gevarenzone beschermen! "Ik maak me tevens ook ernstig zorgen over alle andere dieren die in Amelisseweerd leven, zoals reeën, dassen, vossen, hazen, konijnen, vleermuizen en amfibieën. Als er vele bomen verdwijnen, komen deze dieren nóg meer in de verdrukking. Ook broedvogels verliezen waardevolle broedplekken en komen slecht tot broeden bij teveel verkeerslawaai. De verbreding van de A27 en de bomenkap die hiermee gepaard zou gaan is desastreuus voor de in Amelisseweerd levende dieren. Ook voor hen vraag ik u de plannen voor de verbreding van tafel te vegen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00630	1	De aarde is in nood, minister. Een ingrijpende omslag in doen en laten is nodig omdat de wereld op dit moment uitgewoond wordt. Grote bedreigingen betreffen niet alleen het klimaat maar ook de vervuiling van zeeën, kustwateren en slikken als de wadden, de snel slinkende hoeveelheden vis en hogere dieren en de afnemende biodiversiteit in zeeën, meren, rivieren en allerlei soorten landnatuur. Het verkeer en transport is bij de meeste van die problemen een belangrijke oorzaak door zijn emissies van CO2 en ozonvormende stikstofoxiden en zijn ruimtebeslag (asfaltapilten, lawaaizones). De natuur gaat aan stikstofdepositie ten onder en die komt van de landbouw én het verkeer. Dat mag niet nog langer genegeerd worden. De vervuiling en de klimaatemissies moeten over 20 jaar al drastisch verminderd zijn (sneller nog dan voor lucht- en scheepvaart).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).	Nee
	2	Het project verbreding van verbreding van de Ring past niet in het nieuwe klimaatbeleid. Het klimaatverdrag van Parijs is een late maar harde wake up call, die begint door te	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Ja

	<p>werken. De jaarlijkse CO2-emissie moet onvoorstelbaar snel (letterlijk!) worden ingedamd. Wij maken ernstig bezwaar dat u net doet alsof dit voor het verkeer niet geldt. Ook voor verkeer is dit het einde van business as usual.</p> <p>Het verkeersvolume zal beperkt moeten worden en een verregaande verschuiving van wegvervoer naar de energiezuinigste vervoerswijzen is onvermijdelijk (op land trein, lightrail, tram, (E-)fiets). Het wegennet is daarom te ruim bemeten terwijl de rail- en fietsinfra (doorfietsroutenetwerk in alle stedelijke regio's) juist veel meer capaciteit, snelheid en comfort moeten krijgen.</p> <p>Verschuif dus de gelden voor weginfra naar infra voor de veel zuiniger alternatieven rail en (E-)fiets. Schrap de Ring en gebruik dat miljard euro voor de realisatie van de broodnodige fiets- en landelijke en regionale (light)rail-infrastructuur.</p> <p>Klimaatprobleem en de Ring</p> <p>Voor de Utrechtse regio is door de Kracht van Utrecht, in samenwerking met enkele bedrijven en de Fietsersbond, de zg. dubbele schaa sprong ontwikkeld waaruit blijkt hoeveel infrastructuur er nog nodig is voor een aantrekkelijk (door)fietsroute- en lightrailnetwerk in de regio met voldoende capaciteit. De Uithoflijn is slechts het begin. Die is zelfs voor het Utrecht Science Park nog niet de helft van wat nodig is. Echte alternatieven in de vorm van een sterk light-rail- en fietsnetwerk in de regio Utrecht (later uitgekristalliseerd in de dubbele schaa sprong) zijn door een procedurele truc genegeerd in het besluitvormingsproces voor de verbreding van de Ring.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p>	
3	<p>Het klimaatverdrag van Parijs kwantitatief</p> <p>Om onder de 2 graden grens te blijven zou de Europese Unie volgens de IPCC in 2030 55% reductie moeten bereiken ten opzichte van 1990. Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5 graad moet de CO2-emissie in 2030 minstens 60 procent zijn gereduceerd ten opzichte van 1990, waarbij een relatief welvarend land als Nederland rond de 80 procent CO2-reductie op zich zou moeten nemen.</p> <p>De CO2-emissie zou in 2030 dus in de EU al ruimschoots gehalveerd moeten zijn tov. 1990, in rijke, geïndustrialiseerde landen als Nederland in 2030 al zo'n 80% lager dan in 1990.</p> <p>Dat is voor alle maatschappelijke sectoren een grote opgave, dus er is geen reden om voor de verkeer- en vervoerssector een soepeler doelstelling te stellen.</p> <p>Dit zijn geen meningen of dromen maar feiten. En de EU heeft al verklaard dit – nog wel met te voorzichtige getallen - serieus te nemen.</p> <p>De EU wil de uitstoot van broeikasgassen in 2030 met 40% verminderd hebben (t.o.v. het niveau van 1990). De arme EU-landen minder, en de meest geïndustrialiseerde EU-landen een veel grotere reductie in 2030. Omdat in de vervoerssector CO2-reductie voor lucht- en scheepvaart nog veel moeilijker is dan voor het wegvervoer, zal de CO2-emissie van het wegvervoer over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu (in 2030 minstens zo'n 80% lager dan in 1990, zeker in de meest ontwikkelde landen van de EU). Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p>	Nee
4	<p>Verkeer in Nederland</p> <p>Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen zoals Nederland:</p> <ul style="list-style-type: none"> -én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.); -én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E-)fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer; -én de voertuigen veel zuiniger zijn; -én de wegvoertuigen verregaand op groene stroom rijden.* <p>Verschuiving naar de zuinigste vervoerswijzen betekent dat het aandeel van het wegverkeer in de mobiliteit zal afnemen, en ook het verkeersvolume. Maar ook de voor het energiegebruik noodzakelijke kilometerreductie (km-rijden is onontkoombaar) en verdichting van de steden zullen het wegverkeer in omvang terugdringen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p>	Nee

	<p>Minder autokm's dus en daarnaast in-treintje-rijden om het autorijden zuiniger te maken; dit zijn beide factoren waardoor minder wegcapaciteit nodig is. De verbreding van de Ring berust op een achterhaalde visie op het wegverkeer. Een visie zonder klimaatprobleem. Wegverbredingen en extra wegen zijn achterhaald. * (of waterstof uit groene stroom, maar dat kost heel veel stroom (factor 3 x zoveel) en is hyperduur).</p> <p>Overstap op groene stroom is noodzakelijk want er is geen biomassa voor het wegverkeer. Biomassa is op wereldniveau gezien immers schaars (alleen houtige biomassa; niet ten koste van de biodiversiteit of voedselproductie). Die beperkte hoeveelheid is vooral voor de kunststoffenchemie nodig; en - in bescheiden hoeveelheden - voor biobrandstoffen voor de luchtvaart die in tegenstelling tot het wegverkeer niet op elektriciteit kan overschakelen.</p>		
5	<p>Voer in de nabijheid van steden een maximum in van 80 km per uur. Zelfs als het verkeer zou groeien is verbreding van de Ring niet nodig en overigens door terugslageffecten en rebounds ook niet effectief. Met 80 op de Ring is de bak bij Amelisweerd breed zat, is in één klap de capaciteit van de Ring tot in lengte van jaren ruim voldoende, wordt de CO2- en NOx-emissie verlaagd en wordt de veiligheid op de weg verhoogd; en het scheelt een slok op een borrel voor de geluidbelasting en de slechte luchtkwaliteit in grote woongebieden. De veiligheid in de zg. varkensbocht in het verkeersplein Rijnsweerd is met 80 km ook ineens geen probleem meer.</p>	<p>Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd" (maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016).</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>Het project Ring Utrecht A27A12 voldoet nu en na de realisatie aan de Europese luchtnormen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p>	Ja
6	<p>In het besluitvormingsproces ontweken alternatieven. Niet alleen de 80-km-op-de-hele-Ring variant is nooit onderzocht, ook het OV/fietsalternatief is nooit uitgewerkt, terwijl 2/3 van het verkeer op de Ring bestaat uit stads- en regionaal verkeer en er dus een groot effect mag worden verwacht van de realisatie van een goed lightrail en fietsnetwerk. Wij vinden dat alsnog de effectiviteit van de dubbele schaa sprong onderzocht moet worden, en wel met up to date verkeersmodellen die voor een sterk verbeterd (light)rail- en doorfietsnetwerk in de regio de verschuiving van weg naar OV en fiets realistisch in beeld kan brengen. Daarbij moet ook gerekend worden met een sterk verdichtende stad, die automatisch leidt tot een grotere rol van OV en fiets, kortere reisafstanden en minder ruimte voor de auto in de stad. Nu wordt ten onrechte gerekend alsof het verkeer vanaf de Ring snel kan verdwijnen in een oneindig groot zwart gat (dat wil zeggen de stad). En waarom ontbreekt een uitgewerkte no regret variant nu er zoveel twijfels zijn over de autonome verkeersgroei de komende 20 jaar. Koersen op het hoge groei scenario is nu wel erg vreemd. Welke maatregelen zijn zinvol als de groei uitpakt conform het lage groeiscenario?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p>	Nee

7	<p>NOx-emissie verkeer en Stikstofdepositie</p> <p>De natuur op land, in het water en in de kustzee wordt nog steeds zwaar geteisterd door de stikstofemissies van het wegverkeer en de landbouw. Zo wordt de gevoelige natuur in de Veluwe, de duinen, veenmosrietlanden, beekdalen en hoogvenen vaak twee tot soms vier maal zo zwaar belast dan ze aan kan. Brandnetel, braam en gras overwoekeren daardoor alles wat kwetsbaar is en minder hard groeit, met als gevolg dat de natuur steeds meer verarmt. De stikstofoxiden van het verkeer zijn een belangrijke factor, ook die vanaf de Ring om Utrecht.</p> <p>In de steden is de lucht nog steeds te vuil, niet alleen door stikstofoxiden maar ook door fijnstof, roet en ultrafijnstof.</p> <p>De sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's stoten nl. veel meer stikstofoxiden uit dan de EU-normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog schadelijker voor de natuur dan we al wisten (hogere stikstofdepositie).</p> <p>De PAS systematiek voldoet niet aan het doel 'het stoppen van de achteruitgang van de natuur door te veel stikstofdepositie'. Om de achteruitgang van de natuur te stoppen volstaat immers niet dat de stikstofdepositie niet toeneemt of een beetje daalt. De depositie moet voldoende snel dalen. Het depositieniveau moet voor alle soorten natuur (Habitats) binnen afzienbare termijn op een veilig niveau (de kritische depositiewaarde KDW) komen. De PAS is als instrument ineffectief omdat de stip op de horizon (de KDW) doelbewust is weggelaten uit de systematiek. Daardoor wordt niet gekoerst op een snelle verbetering van de situatie maar op geen verslechtering. De eiken en rupsen op die eiken op de arme zandgronden van de Veluwe beginnen nu, na een halve eeuw hoge stikstofdepositie, zelfs te sterven. Alleen als de veel te hoge stikstofdepositie voldoende snel daalt waardoor de stikstofdepositie binnen afzienbare termijn onder de Kritische Depositiewaarde (KDW) komt, kan de biodiversiteit van de natuur worden gewaarborgd. Tot dat moment zal de natuur steeds verder in kwaliteit achteruit gaan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het NSL. Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja
8	<p>Klimaatemissies, maatschappelijke bewustwording en de Ring</p> <p>Het klimaatverdrag van Parijs begint door te werken. Zelfs Shell gelooft niet meer in nog tientallen jaren olie als basis voor ons transport. Zelfs Shell accepteert CO2-belasting in de Canadese energieprovincie Alberta en gaat op de duurzame energietour met zowel daar als in NW-Europa deelname in de bouw van windparken ipv. nog meer miljarden te steken in nieuwe oliewinning. Alleen al door de CO2-belasting zal autorijden veel duurder worden. Groene stroom wordt de basis voor de mobiliteit, maar dit heeft wel zijn prijs en betekent beperking door schaarste. Een verschuiving van autovervoer naar de energiezuinigste vervoerswijzen (trein, lightrail, tram, (E-)fiets) is onvermijdelijk. Het wegennet is daarom al te ruim bemeten, de rail- en fietsinfra (doorfietsrouten netwerk in alle stedelijke regio's) moet juist veel meer capaciteit krijgen. Verschuif dus de gelden voor weginfra naar infra voor de veel zuiniger alternatieven. Schrap de Ring en gebruik dat miljard euro voor de realisatie van de broodnodige fiets- en landelijke en regionale (light)rail-infrastructuur.</p> <p>Voor de Utrechtse regio is door de Kracht van Utrecht, in samenwerking met enkele bedrijven en de Fietsersbond, de zg. dubbele schaalessprong ontwikkeld waaruit blijkt hoeveel infrastructuur er nog nodig is voor een aantrekkelijk (door)fietsroute- en lightrailnetwerk in de regio met voldoende capaciteit. De Uithoflijn is slechts het begin en zelfs voor het Utrecht Science Park nog niet de helft van wat nodig is. Dit alternatief is door een procedurele truc genegeerd in het besluitvormingsproces voor de verbreding van de Ring.</p>	<p>De motie Vendrik is uitgevoerd door het alternatief "Kracht van Utrecht" volwaardig mee te nemen in de MER eerste fase. Uit deze studie blijkt dat het alternatief niet probleemoplossend is en daarom is afgevalen. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit 2005 – 2016 voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid</p>	Nee
9	<p>Geen afwenteling uitvoeringsrisico bouw (gevaar Beschadiging folie)</p> <p>Er is eenkeiharde projecteis nodig: geen afwenteling constructierisico's op de omgeving Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewerd).</p>	Ja

	<p>dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clausule worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur. Verhoging van de grondwaterspiegel moet ook uitgesloten zijn. Dus geen waterkerende damwanden oid. in de bodem brengen, en al helemaal niet tot op de 60 m diepe kleilaag.</p>	<p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.</p> <p>De kans op water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode tot een minimum beperkt. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is. Door toepassing van de schermwand heeft een dergelijke reparatie geen extra effect ten opzichte van de effecten tijdens de realisatiefase, zoals beschreven in het MER.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>	
10	<p>Nut en noodzaak (aanvullend)</p> <p>Als u files wil verminderen moet u niet de snelwegen verbreden maar het reistijdverlies in de stad en op het onderliggend wegennet aanpakken. Dat is nl. veel groter dan het reistijdverlies (en dus de toegerekende kosten) op de snelwegen rond de stad. Vanwege gebrek aan ruimte in en om de steden zal die aanpak moeten bestaan uit verbetering van het fiets- en OV-netwerk zodat het wegverkeer afneemt en met de huidige weggapaciteit in de steden de files afnemen.</p> <p>De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.</p> <p>Grote economische groei is in het wegzakkende Europa niet meer te verwachten. Alles is immers anders sinds de economische crisis, Europa wordt niet de beoogde vooroplopende innovatieve kennisintensieve economie. En daarnaast: de omschakeling naar een koolstofarme economie houdt in dat grote economische groei - in de oude zin - eenvoudig onmogelijk is.</p> <p>Tijdens de werkzaamheden zullen extra kosten ontstaan door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Al die kosten moeten worden meegerekend bij de economische onderbouwing van het project.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	Nee
11	<p>De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting daar. Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-,</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p>	Ja

	<p>vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.</p> <p>De deels maar ca 1 meter hoge landschapswal langs de A27 ter hoogte van Amelisweerd is nu een geluidsslek (je kan op het jaagpad de personenauto's zien rijden). 'Herstel' zoals het is geformuleerd is onvoldoende. als de landschapswal plus de aansluitende schermen overal minimaal 4 m hoog zijn boven wegdek, zal wellicht de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen ondanks de verkeersnaam niet toenemen en ter hoogte van het ergste lek iets afnemen (bij de overgang van de wal naar het scherm langs de bak).</p> <p>De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd (en Lunette en Utrecht-noord?) zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook wat verder in de wijk Rijnsweerd een behoorlijke geluidafscherming te geven. De schermen moeten overal minimaal 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg een substantieel geluidverlagend effect te hebben. En essentieel: De geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken moet worden voorkomen (bij viaducten en schermen bij verkeerspleinen met name). Dit kan door alle betonnen vlakken te voorzien van 100% geluidabsorberende tegels (vgl. A4 Delft-Schiedam).</p>	<p>Met de maatregelen zoals in het Ontwerp tracébesluit zijn opgenomen wordt bij vrijwel alle woningen in Utrecht-Oost met het project Ring Utrecht niet hoger dan is toegestaan op basis van de huidige geluidproductieplafonds. Daarmee wordt vrijwel overal voldaan aan de wettelijke normen. Voor Amelisweerd zijn naar aanleiding van de zienswijzen wijzigingen doorgevoerd, waardoor de geluidbelasting in het gebied lager wordt en beter dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.</p> <p>Bij het bepalen van de 'wettelijke' geluidmaatregelen, dat zijn de maatregelen die in het tracébesluit zijn opgenomen, worden de maatregelen bepaald op basis van wet- en regelgeving en niet op basis van een van te voren bepaald budget.</p> <p>Het bovenwettelijke pakket bestaat uit extra geluidmaatregelen, dat wel gebaseerd is op een van te voren vastgesteld bedrag. Het is mogelijk om de geluidbelasting op een groot aantal locaties terug te brengen naar 55 of 60 dB binnen het budget van 15 miljoen.</p>	
	<p>12 Kortom, minister deze verbreding is om tientallen redenen volledig achterhaald en bovendien niet effectief. Zet uw eergevoel opzij en stop dit project. Zet dit miljard voor het toekomstalternatief van een dubbele schaalprong in: een dekkend lightrailnetwerk en een dekkend doorfietsnetwerk in de regio.</p> <p>Hoogachtend, in lijn met de toekomstvisie op klimaat van onder meer Natuur en Milieu, Urgenda, Transport en Environment (T&E) en EEB in Brussel en dus mede namens talloze nadenkende mensen,</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.</p>	<p>Nee</p>
ZWE-00631	<p>1 Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaaï. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).</p>	<p>Nee</p>
	<p>2 Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)</p>	<p>Nee</p>
	<p>3 In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobiliteit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	<p>Nee</p>
	<p>4 Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	<p>Nee</p>

5	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
6	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
7	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
8	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
9	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steeds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
10	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
11	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
12	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
13	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te	Nee

		<p>het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.</p>	<p>verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	
ZWE-00632	1	<p>Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten.</p> <p>Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.</p>	Nee
	2	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de</p>	Ja

		algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	
3	Ik vind dat de regering nu haar besluit moet herzien op basis van voortschrijdend inzicht door terug te komen op haar doelstelling 'de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Als oplossing moet de regering de infrastructuur verbeteren met openbaar vervoer, dus niet met meer asfalt en meer autobewegingen. Hiermee voldoet de regering tevens veel beter aan aan de andere doelstelling 'de kwaliteit van de leefomgeving in stand houden'.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
4	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja
5	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
6	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
7	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige	Ja

		afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	
9	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptraacébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
10	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
11	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
12	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.		Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
ZWE-00633	1	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen : http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid ? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee

	deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint ! Bezint eer ge begint ! Als de mensen ziek worden is het te laat.		
2	De 'groene verbinding' over de A27 is niet zo groen en doet weinig voor de omgeving. Een glazen overkapping zoals van Movares doet dat wel. Dit moet direct worden onderzocht en ingevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
3	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
4	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
5	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
6	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja
8	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
9	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-eeen-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.		
	10	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	11	Aan alle kanten is te zien dat de economie minder groeit; dat mensen meer thuiswerk doen; dat er meer flexwerk is; dat we minder fossiel gaan. Kortom: uw gigantische wegoperatie lijkt nu al (en anders binnen tien jaar) hopeloos verouderd..	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00634	1	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	2	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	3	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen : http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid ? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstreken, onomkeerbare operatie begint ! Bezint eer ge begint ! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
	4	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet net niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
	5	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	6	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	7	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	8	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
	9	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
	10	Decisio heeft een MKBA uitgevoerd, waarbij Decisio eigen economische groeiscenario's heeft gebruikt. Alleen bij hun scenario van sterke groei had dit project een positief saldo. Intussen hebben PBL en CPB nieuwe scenario's openbaar gemaakt. Bij gebruik van die scenario's blijkt dit project helemaal niet meer rendabel te zijn, zelfs niet als de economie de komende 100 (!) jaar blijft groeien.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	11	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	12	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	13	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
ZWE-00635	1	1. Allereerst is er veel geluidsoverlast vanuit de afrit Utrecht Noord en hier is geen geluidswal gepland. Aangezien hier veel lawaai van komt is het zeer wenselijk dit mee te nemen in de oplossing.	In het kader van het tracébesluit A27/A1 is een geluidscherm langs de verbindingsboog voorzien met een hoogte van 2 meter. Het project Ring Utrecht legt bovendien een stille wegdek aan op deze boog.	Nee
	2	2. De geluidswal aan de dorpskant loopt tot het tankstation Voordaan, echter het geluid komt van veel verder (richting Maartensdijk) als gevolg van de wind, uit het westen en	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.	Ja

		noord westen. Ook hier dient de geluidswal verder doorgetrokken te worden en wellicht verbonden met het geplande ecoduct.	<p>Met de maatregelen zoals in het Ontwerp tracébesluit zijn opgenomen wordt bij vrijwel alle woningen in Groenekan met het project Ring Utrecht niet hoger dan is toegestaan op basis van de huidige geluidproductieplafonds. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke normen zodat aanvullende maatregelen, zoals de door u voorgestelde verlenging, per definitie niet doelmatig zijn.</p> <p>Voor de kern Groenekan was ten tijde van het opstellen van de Nota van Antwoord bij het tracébesluit Ring Utrecht in het voorlopige pakket een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. In het voorlopige pakket is voor Groenekan-West een bovenwettelijke maatregel voorzien: de wettelijke schermen worden met twee meter verhoogd en het scherm langs de verbindingsweg van de aansluiting Utrecht-Noord wordt verlengd. Op de website van de provincie kunt u zien of deze bovenwettelijke maatregel onveranderd is overgenomen in het definitieve pakket, zie https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht.</p> <p>Met deze maatregelen kan de geluidbelasting in Groenekan-West worden teruggebracht tot maximaal 55 dB.</p>	
3	3.	Voor de leefomgeving van Groenekan, zie ik niet hoe de plannen een fijnstof reductie realiseren, welke nu al over de normen zijn. Dit is jaren geleden al vastgesteld bij de Nijepoort (school in groenekan).	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuilend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied hebben een toe- of afname van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m³ en een toe- of afname van de concentratie fijn stof van minder dan 0,4 µg/m³. Het effect van het project ter hoogte van de locatie Nijepoort in Groenekan is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door de NSL maatregelen.</p> <p>Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma NSL. Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.</p>	Ja
ZWE-00636	1	Voor zover onduidelijk is (bijlage 2 OTB) dat er gebruik wordt gemaakt van geluidsabsorberende schermen, zou ik graag willen aangeven dat daarnaar onze voorkeur uitdrukkelijk uit gaat.	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bilthoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidschermen langs dit wegvak zijn uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project:</p>	Nee

		de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd; ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken. Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen. De vormgeving van de geluidschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.	
2	De theoretische berekeningen van het geluid zijn niet hetzelfde als de praktische uitwerking van hoe de weg er nu ligt en komt te liggen. Het is van belang dat ook rekening gehouden wordt met het feitelijke geluid, met name als de wind vanuit west/zuidwest staat. De bovenwettelijke gelden zouden in elk geval ingezet moeten worden voor extra geluidswering, ook met betrekking tot de afrit vanuit het zuiden richting Utrecht Noord/Maarsen. En overige geluidsmaatregelen zouden ook de pieken moeten kunnen opvangen die er met grote regelmaat zijn.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.	Nee
3	Er is op dit moment nog geen duidelijkheid over de wijze van uitvoering. Ik verzoek u de uitvoering zoveel mogelijk te laten plaatsvinden met zo weinig mogelijk overlast voor de omgeving, waarbij zo helder mogelijk gecommuniceerd wordt	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
4	Met mijn gemeente ben ik van oordeel dat het uitbreiden van de snelweg kansen biedt om vergaande vormen van het opwekken van duurzame energie te combineren met het herinrichten van de directe snelwegomgeving. Ik vraag u daaraan zoveel mogelijk aandacht te besteden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
5	Voor zover mij bekend is er geen cumulatieve effectberekening gemaakt van de veranderende kwaliteit van lucht tengevolge van de diverse opéenvolgende tracébesluiten. Dat zou alsnog moeten, om goed te weten aan welke luchtkwaliteitsproblemen wij eventueel blootgesteld worden en vervolgens om te kunnen besluiten of en zo ja welke maatregelen noodzakelijk zijn. Voor zover er sprake is van directe werking van mondiale of Europese verdragen die een individuele of plaatsgebonden meting van kwaliteit van lucht vereisen - anders dan naar ik begreep de Nederlandse wet - dan doe ik bij deze een beroep op deze directe werking.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de cumulatie met het geluid van andere bronnen.	Ja
6	Geraakt in belang: Wij wonen vlakbij de snelweg. De wind staat met regelmaat vanuit het westen/zuidwesten en dat leidt op sommige dagen tot forse geluidsoverlast. Stil is het nooit. Met name in de winter is zelfs binnen in huis het geluid goed te horen. Daarnaast hebben wij direct te maken met de slechte luchtkwaliteit die het gevolg is van de grote verkeersstromen vlak langs ons huis. En zullen we ongetwijfeld iets meekrijgen van de verbouwing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
ZWE-00637	1 Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp-tracébesluit schiet in	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee

	dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.		
2	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	Ja
3	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
4	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
5	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
6	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
7	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidsschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
10	De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

	11	Zonder een omschrijving van maatregelen om 5a MER aspecten geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	12	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere 5a MER aspecten geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	13	Als u files wil verminderen moet u niet de snelwegen verbreden maar het reistijdverlies in de stad en op het onderliggend wegennet aanpakken. Dat is nl. veel groter dan het reistijdverlies (en dus de toegerekende kosten) op de snelwegen rond de stad. Vanwege gebrek aan ruimte in en om de steden zal die aanpak moeten bestaan uit verbetering van het fiets- en OV-netwerk zodat het wegverkeer afneemt en met de huidige wegcapaciteit in de steden de files afnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
ZWE-00638	1	Geen verbreding van de Ring A27/A12	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00639	1	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja
	2	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja

3	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
4	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
6	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
7	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
8	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
9	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
10	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u	Ja

			verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	
	11	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
	12	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00640	1	Volgens mij hebben al decennia geleden vele onderzoeken aangetoond, dat wegbreiding altijd tijdelijk helpt tegen files, maar dat er daarna een aanzuigende werking komt met dus een tegenovergesteld effect dan het beoogde. DOM dus, niet doen!! Uiteindelijk ben je met die Ringweg nog verder van huis, letterlijk en figuurlijk.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	2	Het is onbegrijpelijk dat potentiële mogelijkheden om alternatieve energie op te wekken bij projecten die vallen onder de verantwoordelijkheid van een milieuminister niet optimaal worden benut. Geluidwerende schermen langs de Ring dienen dan ook als een geïntegreerd zonnepaneel te worden uitgevoerd, al dan niet in combinatie met de ombouw.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
	3	Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	4	De landschapswal is nu een belangrijk geluidsslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	Ja
	5	De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)	Nee

		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	
6	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
7	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
8	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
9	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. De effecten van geluid op broedvogels zijn uitgebreid onderzocht in een studie van Reijnen en Foppen en deze studie heeft gezorgd voor algemeen aanvaarde rekenregels om de verstoring van broedvogels te bepalen. Er is conform deze studie gehandeld. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte Natuurnetwerk Nederland (NNN) met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	Ja
10	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende	Ja

		<p>schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>	
11	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
12	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Ja
13	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt.	Nee
14	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
15	In Amelisseweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
15	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisseweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p>	Ja

			<p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermd) soorten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	
	16	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	17	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	18	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
	19	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00641	1	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project. In ieder geval is dit project voor mij onacceptabel als u het gebruikt om de zuidelijke wijken van Utrecht nog langer in de herrie van de A12 te laten zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	2	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m ²) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
	3	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!		
4	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een 5a MER aspecten geluidsschermbouw, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsschermbouw is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsschermbouw langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsschermbouw is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsschermbouw" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsschermbouw op de reflectie van het spoorgeluid.	Ja
6	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de werkzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegeteld, verliest de de economische onderbouwing van het project zijn geldigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	Nee
7	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het vlies scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
9	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lintje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	10	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	11	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
	12	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een gifwolk of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
ZWE-00642	1	Luchtvervuiling tijdens uitvoering: Ik vrees tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling door fijnstof, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u mij aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase kunt u mij niet verkopen, hoeveel vroeger sterf ik hier door?	Het hoofdstuk 16 van de milieu-effectrapportage gaat over de effecten tijdens de werkzaamheden. Rijkswaterstaat streeft er naar de bouwhinder bij de werkzaamheden te beperken. De Europese luchtnormen mogen niet worden overschreden. Voor de dagnorm fijn stof PM10 staat een concentratiewaarde van 50 µg/m ³ die 35 keer per jaar mag worden overschreden. Dit geldt ook voor de periode tijdens de bouw. Alle werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, zullen worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast.	Nee
	2	Lawaai tijdens uitvoering: Omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor om de ontbrekende geluidschermen langs de Waterlinieweg aan te vullen en alle preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Ik denk niet dat hier een rendement uit te halen zal zijn, dus u mag dit project niet in uitvoering brengen! Overleg met omwonenden omtrent de aanpassingen geluidscherm: Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project. In	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Onderstaand wordt nader toegelicht hoe in algemene zin wordt omgegaan met het voorkomen van hinder gedurende de realisatie. Maar eerst wordt teruggekomen op uw suggestie de schermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Rijkswaterstaat bekijkt samen met alle wegbeheerders (gemeenten en provincie) de te verwachte verkeershinder en omgevingshinder. De negatieve effecten op de leefbaarheid (bv extra geluidsoverlast) als gevolg van omgeleid- of sluipverkeer wordt daarbij meegenomen. Het is inderdaad reëel te verwachten dat de Waterlinieweg extra verkeer te verwerken krijgt. Dit zal bv. waarschijnlijk ook extra geluidsoverlast met zich meebrengen, dit wordt onderkend en meegenomen in de analyses. Of dit leidt tot aanvullende maatregelen is op dit moment in het proces nog niet aan te geven. In het vervolgproces zal hierover ook	Nee

		ieder geval is dit project voor mij onacceptabel als u niet zorgt voor een aanpassing van de geluid/stankscherm van de Waterlinieweg tussen de Kromhout en Lunetten.	worden gecommuniceerd met bewoners. Op welke wijze dat wordt ingevuld wordt nog samen met de gemeente Utrecht nader bekeken.	
	3	Schade aan omgeving en verblijfsgebieden: De geluidschermen langs de A27 en de Waterlinieweg moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedsfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaargebied verloren mag gaan.	In het project is een groot oppervlak aan geluidvoorzieningen opgenomen. In het bovenwettelijk pakket wordt dit nog vergroot. Hoewel dit pakket vanuit de juridische en beleidsmatige randvoorwaarden primair is gericht op de beperking van de geluidhinder bij woningen draagt dit ook bij aan de beperking van de geluidsniveaus in parken zoals De Koppel en het park Voordorp. De aantrekkelijke recreatiegebieden langs de A27 blijven intact.	Nee
	4	Alternatieven: het kan ook op een betere manier Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal niet nodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is het verstandig om een maximumsnelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog heel veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken). U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuulende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.	Ja
ZWE-00643	1	Een ingrijpende omslag in doen en laten is nodig omdat de wereld op dit moment uitgewoond wordt. Grote bedreigingen betreffen niet alleen het klimaat maar ook de vervuiling van zeeën, kustwateren en slikken als de wadden, de snel slinkende hoeveelheden vis en hogere dieren en de afnemende biodiversiteit in zeeën, meren, rivieren en allerlei soorten landnatuur, ook de Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug met zijn vennen en eikenbossen op schrale zandbodem. Het verkeer en transport is bij de meeste van die problemen een belangrijke oorzaak door zijn emissies van CO2 en ozonvormende stikstofoxiden en zijn ruimtebeslag (asfaltaprijten, lawaaizones). De natuur gaat aan stikstofdepositie ten onder en die komt van de landbouw én het verkeer. Dat mag niet nog langer genegeerd worden. De vervuiling en de klimaatemissies van het wegverkeer moeten over 20 jaar al drastisch verminderd zijn (sneller nog dan voor lucht- en scheepvaart).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
	2	Klimaatemissies, verkeersvolume en verkeersmodaliteiten Het project verbreding van verbreding van de Ring past niet in het nieuwe klimaatbeleid. Het klimaatverdrag van Parijs is een late maar harde wake up call, die begint door te werken. De jaarlijkse CO2-emissie moet onvoorstelbaar snel (letterlijk!) worden ingedamd. Wij maken ernstig bezwaar dat u net doet alsof dit voor het verkeer niet geldt. Ook voor verkeer is dit het einde van business as usual.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Nee
	3	Het verkeersvolume zal beperkt moeten worden en een verregaande verschuiving van wegvervoer naar de energiezuinigste vervoerswijzen is onvermijdelijk (op land trein, lightrail, tram, (E-)fiets). Het wegennet is daarom te ruim bemeten terwijl de rail- en fietsinfra (doorfietsroutenetwerk in alle stedelijke regio's) juist veel meer capaciteit, snelheid en comfort moeten krijgen. Verschuif dus de gelden voor weginfra naar infra voor de veel zuiniger alternatieven rail en (E-)fiets. Schrap de Ring en gebruik dat miljard euro voor de realisatie van de broodnodige fiets- en landelijke en regionale (light)rail-infrastructuur	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
	4	Voor de Utrechtse regio is door de Kracht van Utrecht, in samenwerking met enkele bedrijven en de Fietsersbond, de zg. dubbele schaa sprong ontwikkeld waaruit blijkt hoeveel infrastructuur er nog nodig is voor een aantrekkelijk (door)fietsroute- en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)	Nee

	lightrailnetwerk in de regio met voldoende capaciteit. De Uithoflijn is slechts het begin. Die is zelfs voor het Utrecht Science Park nog niet de helft van wat nodig is. Echte alternatieven in de vorm van een sterk light-rail- en fietsnetwerk in de regio Utrecht (later uitgekristalliseerd in de dubbele schaalsprong) zijn door een procedurele truc genegeerd in het besluitvormingsproces voor de verbreding van de Ring.		
5	Voer in de nabijheid van steden een maximum in van 80 km per uur. Zelfs als het verkeer zou groeien is verbreding van de Ring niet nodig. De Ring is overigens ook niet effectief door terugslageffecten (zo'n volume verkeer kan de steden niet in) en andere rebounds .	Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016).	Nee
6	Met 80 op de Ring is de bak bij Amelisweerd breed zat, is in één klap de capaciteit van de Ring zelfs bij groei tot in lengte van jaren ruim voldoende, wordt de CO2- en NOx-emissie verlaagd en wordt de veiligheid op de weg verhoogd; en het scheelt een slok op een borrel voor de geluidbelasting en de slechte luchtkwaliteit in grote woongebieden. De veiligheid in de zg. varkensbocht in het verkeersplein Rijnsweerd is met 80 km ook ineens geen probleem meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)	Nee
7	Niet alleen de 80-km-op-de-hele-Ring variant is nooit onderzocht, ook het OV/fietsalternatief is nooit uitgewerkt, terwijl 2/3 van het verkeer op de Ring bestaat uit stads- en regionaal verkeer en er dus een groot effect mag worden verwacht van de realisatie van een goed alternatief in de vorm van een regionaal lightrail- en fietsnetwerk.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgevallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
8	De effectiviteit van de dubbele schaalsprong (lightrail/fiets) moet alsnog onderzocht worden, en wel met up to date verkeersmodellen die voor een sterk verbeterd (light)rail- en doorfietsnetwerk in de regio de verschuiving van weg naar OV en fiets realistisch in beeld kan brengen. Daarbij moet ook gerekend worden met een sterk verdichtende stad, die automatisch leidt tot een grotere rol van OV en fiets, kortere reisafstanden en minder ruimte voor de auto in de stad. Nu wordt ten onrechte gerekend alsof het verkeer vanaf de Ring snel kan verdwijnen in een oneindig groot zwart gat (dat wil zeggen de stad).	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgevallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
9	En waarom ontbreekt een uitgewerkte no regret variant nu er zoveel twijfels zijn over de autonome verkeersgroei de komende 20 jaar. Koersen op het hoge groei scenario is nu wel erg vreemd. Welke maatregelen zijn zinvol als de groei uitpakt conform het lage groeiscenario?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
10	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
11	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
12	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee

	13	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
ZWE-00644	1	<p>Verbreding van de A27 in mijn voortuin gaat volgens de minister een noodzakelijke verkeerstechnische en economisch verbetering brengen. In mijn opvatting en volgens vele onderzoeken is die noodzaak maar zeer de vraag. Bovendien staat deze grootschalige exercitie niet in verhouding tot de overlast op korte termijn (gedurende minimaal acht jaar!) en de leefbaarheid van Lunetten op de lange termijn. NOODZAAK? De bereikbaarheid van de regio moet volgens u dringend verbeterd worden. Met allerlei lange termijn onderzoeken is aangetoond dat uw oplossing geen oplossing is. Het getuigt van oud denken. Er zijn modernere maatregelen die bovendien goedkoper en milieu- en mensvriendelijker zijn. Zoals: Meer en krachtiger inzetten op gedrag van de zichverplaatsende mens. Tien jaar geleden werkte ik voor het project FileProof van Rijkswaterstaat/MinVenW. Van de 50 pilots waren de meest succesvolle projecten (economisch en milieutechnisch) die waar gedrag werd beïnvloed: OV aantrekkelijker maken, infomeren, lik op stuk-beleid enz. Daarnaast hadden ook kleine, technische ingrepen een positieve invloed op het voorkomen van files (hemelpijlen, doorgetrokken strepen bij it- en invoegen). Zelden is meer asfalt de oplossing. Sterker nog: meer asfalt trekt meer verkeer aan. Mensen die overgestapt zijn op de fiets en et OV, worden uitgenodigd om weer in de auto te stappen, omdat er geen files meer zouden staan. Even ja. Dan zijn we weer terug bij af en dan moeten er weer filemijdende oplossingen komen. Dus dat geeft weer overlast op de lange termijn. Is de overlast op de korte termijn dat allemaal waard?</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p>	Ja
	2	<p>OVERLAST KORTE TERMIJN! Ik maak mij grote zorgen over de bouwperiode. Acht jaar is lang op een mensenleven en allemaal op het leven van een kind. Studenten, starters, gezinnen met (jonge) kinderen, ouderen en hulpbehoeftigen gaan gedurende minstens acht jaar opgezaagd worden met extra luchtvervuiling (bouwmachines, files en meer verkeer over andere wegen rondom Lunetten) en geluidsoverlast van de werkzaamheden (dag en nacht wellicht?). Nergens lees ik iets geruststellend over die periode. Of het 'maar' acht jaar wordt is natuurlijk zeer de vraag en over waar we mee te maken gaan krijgen doet u uiterst vaag. Het roept bij mij allerlei vragen op:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wordt de aannemer verplicht gesteld tot het nemen van overlastbeperkende maatregelen? • En zo ja welke precies. Kortom: hoe zit het met EMVI? • Zijn we als huizenbezitters verzekerd tegen schade? • Kunnen we eisen dat er afspraken worden gemaakt over bouwwerktijden en bijvoorbeeld het aanbrennen van een deugdelijke geluidswal voorafgaand aan de werkzaamheden. • Bij wie moeten we zijn als huizen door trillingen beschadigd raken of verzakken door grondwaterproblemen? • Wat als er bouwongelukken gebeuren die effect hebben op de mensen en woningen in de wijk? • Hoe worden de files bestreden die er in die acht jaar zullen komen door toedoen van de werkzaamheden? • Hoe verhouden de verbredingsplannen zich tot het gemeentebestuur? De verbreding van de Ring zuigt meer autoverkeer aan. Het project lijkt mij in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, die juist ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefbaarheid. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op afritten en het onderliggend wegennet. 	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Nadeelcompensatie De overheid neemt binnen zijn taakuitoefening veel maatregelen en besluiten die in het algemene belang en rechtmatig genomen zijn. Burgers en bedrijven kunnen nadeel ondervinden door dit optreden van de overheid. In sommige situaties hebben zij recht op een tegemoetkoming in de schade. Zo kan de aanleg van nieuwe infrastructuur leiden tot omzetverlies voor bedrijven, waardedaling van een woning of omrijdschade. Die schade komt in principe voor rekening van de benadeelde. Alleen in de uitzonderlijke situatie dat een bedrijf of burger onevenredig wordt getroffen, heeft hij mogelijk recht op een tegemoetkoming in de schade. Indien u van mening bent dat u als gevolg van het voorliggende tracébesluit schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. Kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.</p> <p>Uitspraak Raad van State 1980 De uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uit 1980 waaraan u refereert, houdt verband met de destijds doorlopen planologische procedure waarmee het destijds geldende bestemmingsplan is aangepast en op basis waarvan de rijksweg ter hoogte van Amelisweerd in een bakconstructie is gerealiseerd. Het voorliggende tracébesluit voorziet in een nieuwe planologische situatie voor onder andere deze locatie, die uiteindelijk in het ter plaatse geldende bestemmingsplan zal worden omgezet. De nieuwe planologische situatie en de daarop volgende aanpassing van het</p>	Nee

		<ul style="list-style-type: none"> Ik heb begrepen dat uw voorgenomen werkzaamheden rondom de aanwezige folielaag voor veel extra gedoe en kosten kunnen gaan zorgen. Wegens gebrek aan praktijkervaring wordt dit dus een experiment. Echt? Ten koste van mens en natuur? Grondwaterproblemen, vergiftiging, verzakking enz. Na de Betuwelijn, de Fyra, de Groningse gasboringen en diverse andere fiasco's, kunnen we toch stellen dat ambitieuze projecten met veel uitvoervraagtekens gedoemd zijn te mislukken als het om budget- en tijdsverschrijding gaat? U dupeert hiermee op grote schaal en onnodig de Nederlandse staatskas en de lokale betrokkenen: omwonenden en de natuur. Klopt het dat u zich niet wenst houden aan de bepaling van de Raad van State (in 1980) dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. 	bestemmingsplan die gebaseerd is op het wegontwerp zoals dat in het voorliggende tracébesluit is opgenomen, treedt in de plaats van de eerder geldende planologische bestemming.	
ZWE-00645	1	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
	2	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen : http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid ? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint ! Bezint eer ge begint ! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
	3	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
	4	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging	Nee
	5	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	6	Het risico van scheuren van de folie moet afgewenteld worden op de gebruikers van het snelwegennet: jaren lang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	7	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

		Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!		
	8	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	9	Een ring om een stad heen zal deze stad niet bereikbaar maken, lijkt me. De mensen willen de stad in, en niet er omheen cirkelen! Zorg liever voor parkeergarages aan de uitvalswegen, en vooral voor hoogwaardig, betrouwbaar en frequent openbaar vervoer tussen die garages en de binnenstad. Dàt zal de stad pas echt ontsluiten!	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00646	1	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
	2	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	3	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	4	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	5	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot	Nee

		<p>een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	
6	<p>Krijgt de ecologische hoofdstructuur het moeilijk is het onderzocht in de MER of wordt het missen van het licht gecompenseerd door groen licht en/of openheid tussen de verschillende baanvakken!</p>	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat versturend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermde) soorten).</p>	Ja
7	<p>In het ontwerp van het plan staat een brug ingetekend zonder aansluiting met een fiets of wandelpad! Bij navraag wist nog niemand hier duidelijkheid in te geven, Let wel dat het hier gaat om EHS en historisch Jaagpad, ook de nabij gelegen historische boerderijen zullen last hebben van de fietsers s avonds laat. De Mytyschool zal om een glooiend opgang vragen! Hoe past dat in elkaar?</p>	<p>In het Ontwerp Tracé besluit is aan weerszijden van de nieuwe fietsbrug over de Kromme Rijn geen verbinding met de bestaande fietspaden opgenomen. Dit is gecorrigeerd in het tracébesluit. In de Nota van Wijziging 2020 is te zien waar de brug komt liggen en zijn de twee fietspaden ten noorden en zuiden opgenomen. De brug zal voorzien zijn van hellingbanen die voor fietsers geschikt zijn.</p>	Ja

	8	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	9	Tussen de geluidschermen van 5 en 4 meter en de bak bij Amelisweerd mis ik een gedeelte, komen daar geen? De recreanten van Utrecht hebben nu te lijden onder geluidsoverlast langs en op de Kromme Rijn.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen.	Ja
	10	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	11	De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
ZWE-00647	1	<p>Op de Ring Utrecht komt veel doorgaand en regionaal verkeer samen. Hierdoor ontstaan problemen, zoals files, geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit. Om de files op te lossen legt de overheid extra rijstroken aan. De luchtkwaliteit is echter een ondergeschoven kindje.</p> <p>Ik woon in de wijk Hoograven. Deze wijk ligt dicht tegen de A12 aan. Op beide parallelbanen van de A12 komt een extra rijstrook. Dit betekent misschien minder files, maar wel meer geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit. Dat terwijl fijnstof één van de meest schadelijke stoffen is die luchtverontreiniging veroorzaken. Ik ben fel tegen verbreding van de snelweg. Al was het maar gezien de ernstige astma van mijn zoon. Maar ook vanwege enorme kosten, milieu en andere gezondheidsoverwegingen. Ik begrijp niet dat de wijkbewoners van Lunetten en Hoograven etc niet al eerder beschermd zijn tegen ernstige milieuvervuiling. Waarom wordt er sowieso geen fijnstof-etende geluidswal neer gezet? Ook zonder verbreding snelweg is dit geen overbodige luxe. Ik was al gecharmeerd van de Smog Free Tower van Daan Roosegaarde. Toen ik bij toeval ook nog op dit artikel stuitte kon ik mijn geluk niet op. Kunstenaar Jan Eric Visser maakte 'Ruins of Desire II'. Dit kunstwerk bevat beton dat door de TU Eindhoven is ontwikkeld en fijnstof uit de lucht afbreekt. Het beton is gemaakt van restmateriaal uit afvalverbrandingsovens en hoogovens, gecombineerd met glasscherven die normaal gesproken niet meer kunnen worden hergebruikt. Het beton kan fijnstof uit de lucht filteren, dankzij een luchtzuiverend mineraal. Dit mineraal haalt onder invloed van UV-licht fijnstof uit de lucht. De werking van dit mineraal wordt met 40 procent versterkt door de glasscherven die ook zijn gemengd met het beton. Stel je eens voor dat alle geluidswallen in Nederland van dit materiaal worden gemaakt.</p> <p>Dream on? Nou ik denk het niet. Fijnstof is slecht voor de gezondheid. Fijnstof draagt bij aan het ontstaan van hart- en longziekten, acute en chronische bronchitis, en astma. Kinderen die opgroeien of naar school gaan in gebieden met verkeersgerelateerde luchtvervuiling hebben vaker last van luchtwegen en allergieën en hebben een vijf keer grotere kans op zwakke longen. Ze houden de rest van hun leven een grotere kans op verschillende aandoeningen en een zwakkere gezondheid. Jaarlijks overlijden enkele duizenden mensen eerder door fijnstof. Naast de gezondheidseffecten die fijnstof veroorzaakt, leidt een teveel aan fijnstof ook tot zure regen. Dit is slecht voor gewassen, bossen en planten. Bovendien brengt deze luchtverontreiniging ook schade toe aan gebouwen en monumenten. Luchtvervuiling door verkeer veroorzaakt economische schade ter waarde van zo'n 4 miljard euro, volgens onderzoeksbureau CE Delft. Voor Europa is de inschatting maar liefst 150 miljard euro. Zo kan ik nog wel even door gaan. Maar ik heb het liever over oplossingen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Het materiaalgebruik van de geluidswallen behoort niet tot de scope van het tracébesluit. Hierin wordt enkel de transparantie, dan wel de geluidsabsorberende eigenschappen behandeld. Het materiaalgebruik wordt in de realisatiefase bepaald.</p>	Ja

	<p>Te duur? Nee. De geluidswal is van gerecycled materiaal gemaakt. Daardoor zijn de kosten beperkt. Daarnaast levert deze geluidswal een flinke besparing op aan gezondheidskosten (want minder fijnstof). Ook wordt bespaard op de eerder genoemde economische schade van verkeer. En ook niet onbelangrijk: Utrecht zet zich op de kaart als innovator. Dit genereert ook waarde. Bij een schonere lucht is het bouwen dichtbij een snelweg ook een stuk realistischer. Ofwel, grond dichtbij de snelweg wordt meer waard. Daarnaast is het neerzetten van een innovatieve duurzame geluidswal een impuls voor universiteiten die bezig zijn om innovatief vraagstukken van nu op te lossen en maatschappelijk betrokken kunstenaars. De kunstensector is enorm getroffen door bezuinigingen, terwijl creativiteit juist nodig is voor de taaie problemen waar we voor staan. Tot slot is dit beton natuurlijk enorm kansrijk als exportproduct: grote steden in heel de wereld hebben enorm te lijden van fijnstof. Dit product kan bijdragen aan "fijnstofvrije zones" overal ter wereld.</p> <p>Voor een financieringsmodel zou een GREEN impact bond model kunnen staan. Analoog aan de Social Impact Bond's (SIB's) die nu in opkomst zijn. SIB's vormen een nieuw en innovatief financieringsarrangement waarbij overheden alleen betalen voor meetbare maatschappelijke effecten nadat deze resultaten zijn behaald. Het primaire doel van een SIB is investeerders, banken, overheden en sociaal ondernemers te verbinden aan een maatschappelijke doelstelling. Op basis van een onderliggend prestatiecontract, worden kostenbesparingen voor de publieke sector gerealiseerd die (gedeeltelijk) in een later stadium worden uitbetaald aan de betrokken partijen. Voor de uitvoerders, veelal sociaal ondernemers in dit geval kunstenaars die de daadwerkelijke activiteiten uitvoeren, vormen SIB's een kans om hun succesvolle lokale aanpak op te schalen tegen vooraf beschikbaar gestelde (voor)financiering. Kortom, een SIB biedt een impuls voor het aantrekken van financiering uit de private markt, het beperken van het financieel risico van de overheid, het realiseren van meetbare maatschappelijke effecten en kostenbesparingen voor de overheid.</p> <p>Ok ik geef toe, het vraagt wat lef en durf, kost misschien iets meer aan tijd en investering op de korte termijn. Maar als we als samenleving wel miljoenen willen uitgeven aan het aanleggen van wegen maar geen zorg willen dragen voor de consequenties daarvan, wat voor samenleving zijn we dan?</p>		
2	<p>Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.</p>	<p>De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.</p>	Nee
3	<p>Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.</p>	<p>De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging</p>	Nee
4	<p>De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden</p>	<p>Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de</p>	Nee

	gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	
5	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidsschermen.	Nee
6	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	Ja
7	Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
8	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
9	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluiptverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

10	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
11	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
12	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp-tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
13	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	Ja
14	Het risico van scheuren van de folie moet afgewenteld worden op de gebruikers van het snelwegennet: jaren lang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunetten en Rjinsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
15	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee

16	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.	Nee
17	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste van stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
18	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
19	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
20	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
21	Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd. Daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer helemaal niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het ontwerp-tracébesluit. Dat zou dus een bedreiging voor het ontwerp-tracébesluit zijn. Heeft u daarom zo overhaast dit OTB gepubliceerd? Dat het overhaast is blijkt wel uit de vele fouten en omissies die erin zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
22	Belangen van mensen, kinderen (op wie luchtkwaliteit nog meer impact heeft) dieren en milieu. Geraakt in belang: Ik en mijn zoontje hebben astma. Uitbreiding betekent vermindering luchtkwaliteit. Daarnaast bestaat er kans op schade aan huizen (verzakking) en overlast gedurende langere periode.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
ZWE-00648	1 Onderwerp: Via deze zienswijze deel ik graag mijn mening over het ontwerpplan voor de Ring Utrecht A27/A12. Ik ben van mening dat het plan een kortzichtige en uiterst kostbare oplossing is voor een tijdelijk probleem (A), daarnaast brengt het onomkeerbare vernietiging voor de leefomgeving van de bewoners van Utrecht(B). A. De bedoeling van het plan is om de doorstroming van de Ring Utrecht A27/A12 te verbeteren. Momenteel is dit problematisch door de vele auto's die hier overheen rijden. Dit is echter een tijdelijk probleem dat in de nabije toekomst zichzelf oplost. In de plannen is naar mijn mening te kortzichtig naar de toekomst gekeken en worden 2 belangrijke ontwikkelingen niet voldoende meegenomen in de besluitvorming. 1. Door de snelle ontwikkeling en acceptatie van zelfrijdende auto's worden wegen beter	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het	Nee

		<p>benut (minder ruimte nodig tussen auto's dus meer auto's op hetzelfde stuk weg) en zal de doorstroming verbeteren doordat er minder ongelukken gebeuren of vertragingen doordat mensen onnodig op de rem stappen. De EU ministers willen dat dit vanaf 2019 in de hele EU mogelijk is en dan zal de acceptatie enorm snel verlopen. http://www.ad.nl/auto/eu-wil-in-2019-klaar-zijn-voor-zelfrijdende-auto~a8b76f41/</p> <p>2. De arbeidsmarkt is aan het veranderen. Steeds meer mensen werken als zelfstandig professional en zijn daardoor flexibeler in hun tijd en de manier waarop ze werken. Hierdoor zal steeds meer de keuze worden gemaakt om de spits te vermijden en wordt de ruimte op de weg beter benut. Daarnaast is er ook een steeds grotere trend om via afstand te werken en zijn thuiswerkdagen bij veel bedrijven al gemeengoed. Ook dit ontlast de druk op de wegen.</p> <p>Deze 2 onomkeerbare trends zullen er juist voor zorgen dat er de komende jaren steeds minder asfalt nodig is. Het is daarom een verkeerde keuze om in meer asfalt te investeren en meer rijbanen te creëren. Dit geld kan beter benut worden door het laten versnellen van de hierboven genoemde ontwikkelingen.</p> <p>Onjuistheden: De grootste onjuistheid in het rapport is de aanname dat de wegen verbreed moeten worden zoals hierboven beargumenteerd. Over het hoofd gezien belang: B. De belangen van toekomstige generaties worden over het hoofd gezien door nu een oplossing voor de korte termijn te kiezen die onomkeerbare gevolgen heeft voor de inrichting van het land en de vernietiging van natuur door het uitbreiden van rijbanen. Daarnaast is er het belang van de Nederlandse belastingbetaler en Nederland in het algemeen. De overheid is verplicht aan de belastingbetaler om verstandig met de staatsbudgetten om te gaan. Zo'n enorm bedrag uitgeven aan een tijdelijk probleem kan gezien worden als verspilling van belastinggelden. Het geld is beter besteed door het te investeren in de technologische ontwikkelingen die het probleem van de doorstroom op de Nederlandse wegen structureel aanpassen in plaats van tijdelijk te verlichten. Geraakt in belang: Persoonlijk zal ik geraakt worden in mijn belang als die plan doorgaat, doordat het voor mij niet meer mogelijk zal zijn om te recreëren in het gebied rondom en in Amelisweerd. Daarnaast ben ik ervan overtuigd dat meer mijn persoonlijke belang, als dat van alle Nederlanders beter gediend zal zijn door het geld dat voor dit project gereserveerd is wordt geïnvesteerd in technologische vooruitgang en het klaarmaken van Nederland voor toekomstige technieken op het gebied van vervoer en mobiliteit.</p>	<p>tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p>	
ZWE-00649	1	<p>Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.</p>	Nee
	2	<p>Volgens mij hebben al decennia geleden vele onderzoeken aangetoond, dat wegbreiding altijd tijdelijk helpt tegen files, maar dat er daarna een aanzuigende werking komt met dus een tegenovergesteld effect dan het beoogde. DOM dus, niet doen!! Uiteindelijk ben je met die Ringweg nog verder van huis, letterlijk en figuurlijk.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
	3	<p>In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee
	4	<p>Mensen in volkstuinten, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.</p>	Nee

		Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.		
	5	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
	6	Omdat Amelisweerd niet wettelijk wordt beschermd tegen verkeerslawaaï zijn de bezoekers er eigenlijk vogelvrij. Het gaat om anderhalf miljoen bezoekers. Hun recreatiegenoegens moet u veel beter beschermen dan met een dak op de bak. Kunt u de weg niet helemaal overkappen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (tunnel) en paragraaf 3.8 Natuur (Amelisweerd).	Nee
	7	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaaï. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
ZWE-00650	1	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
	2	De Europese richtlijnen voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 op Europees niveau strenger gemaakt worden. Ik zie graag een doorrekening daarvan voor het autoverkeer op de Ring. Het is overigens onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	3	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te	Nee

	<p>het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.</p>	<p>verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	
5	<p>Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).</p>	Nee
6	<p>Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.</p>	<p>Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.</p>	Nee
7	<p>Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
8	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p>	Ja

		Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	
9	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
10	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelissewaard, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
12	Door de veranderingen in en bij Amelissewaard vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
13	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
14	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
15	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
16	Volgens mij hebben al decennia geleden vele onderzoeken aangetoond, dat weguitbreiding altijd tijdelijk helpt tegen files, maar dat er daarna een aanzuigende	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee

		werking komt met dus een tegenovergesteld effect dan het beoogde. DOM dus, niet doen!! Uiteindelijk ben je met die Ringweg nog verder van huis, letterlijk en figuurlijk.		
	17	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
	18	Het verbreden van de bak in Amelisseweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
ZWE-00651	1	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
	2	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	3	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	4	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
	5	Verbreiding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	6	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisseweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisseweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.	Ja

		Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	
7	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de werkzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegeteld, verliest de de economische onderbouwing van het project zijn geldigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	Nee
8	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
9	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Ja
11	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
12	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het	Nee

			ontwerptracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	
ZWE-00652	1	Vorig jaar heeft de milieuorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar , belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op m" asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2 -uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen ? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
	3	Mensen in volkstuinten, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	4	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging	Nee

	7	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
ZWE-00653	1	Dit project is een voorbeeld van een oud plan dat door de tijd is ingehaald maar als een niet te stoppen trien toch doordendert. Het heeft een enorm negatieve weerslag op de omgeving, mobiliteit en op het vertrouwen in een duurzame toekomst. Daarom mag het niet doorgaan.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	Van goed, intelligent, beleid mogen we verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een slecht voorbeeld: als het al eventjes werkt, dan toch zeker niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in verhevigde mate zullen terugkomen. De stad Utrecht zal gedwongen worden om alle ingaande wegen in de stad te verbreden om de aanzuigende werking van de verbrede weg op te vangen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer : dat kan beter, frequenter, en betrouwbaarder . Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, meer geholpen zullen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	3	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen) De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging	Nee
	4	Nu hebben we nèt het klimaataccoord ondertekend, de inkt is nog nat, en dan komt u alweer met zo'n groot project dat dit accoord met voeten treedt ! Weer een mooi geval van met de mond belijden en het tegenovergestelde doen ! Want dat is natuurlijk aan de hand met dit project : Het lokt nóg meer verkeer naar en rond Utrecht , de lucht zal nóg meer verontreinigd worden, de stank zal niet te harden zijn, en de stad wordt almaar minder leefbaar. En laten we niet vergeten wat dit allemaal kost ! Geld dat volkomen verkeerd gebruikt wordt, weggegooid zelfs; dat zouden we veel beter kunnen inzetten om de doelen van dit klimaataccoord dichterbij te brengen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	5	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
	6	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	7	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	8	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluipverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee

	9	Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	Ja
	10	De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	Ja
	11	Onjuistheden: Heb het idee dat er met aannames, berekeningen en modellen naar deze oplossing toe wordt geredeneerd. Heb niet de tijd en deskundigheid om alles na te rekenen	De kwaliteit van het milieu-effectrapport (MER) en de onderzoeken die daarbij horen worden getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r.. Zij heeft in haar eindoordeel de informatie in het MER als 'zorgvuldig en van hoge kwaliteit' beoordeeld. Intrekken van het ontwerp-tracébesluit en de milieu-effectrapportage vanwege onvoldoende kwaliteit is daarmee niet aan de orde.	Nee
	12	Geraakt in belang: ja, als bewoners van Utrecht en veelvuldig gebruiker van het gebied rond de snelweg	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
ZWE-00654	1	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, immoreel is en van alleen maar kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer die potentie terughebt qua luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaat voor mens en dier. Het is moreel totaal verwerpelijk om zo om te gaan met de toekomst van onze kinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	3	Omdat Amelisweerd niet wettelijk wordt beschermd tegen verkeerslawaaï zijn de bezoekers er eigenlijk vogelvrij (maar vogels daarentegen zijn daar niet vrij). Het gaat om anderhalf miljoen bezoekers. Hun recreatiegenoege moet u veel beter beschermen dan met een dakje op de bak. Kunt u de weg niet helemaal overkappen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (tunnel) en paragraaf 3.8 Natuur (Amelisweerd).	Nee
	4	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
	5	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee

	<p>viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.</p>		
6	<p>In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
7	<p>De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.</p>	<p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>	Ja
8	<p>Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	Nee
9	<p>Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.</p>	<p>Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.</p>	Nee
10	<p>De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee
11	<p>Al tientallen jaren lang wordt onderzoek verricht naar de effecten van wegwitbreidingen. En al die onderzoeken leiden tot dezelfde conclusie: Een wegwitbreiding mag dan soms tijdelijk even helpen tegen files, maar al snel treedt er een aanzuigende werking op, die het effect weer teniet doet. Een vicieuze cirkel. DOM dus, niet doen!! Figuurlijk ben je met zo'n Ringweg alleen maar verder van huis, ook al oscilleert de afstand tot huis in letterlijke zin tenminste nog tussen twee waarden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee

	12	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>	Ja
ZWE-00655	1	<p>Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden. Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>	Ja
	2	<p>1. Prognose mobiliteit Binnen ons dorp is er discussie over het nut en noodzaak van de verbreding van de A27. Echter door het in tweeën knippen van de projecten A1/A27 en A27/ring Utrecht dwingt de Minister ons om te pleiten voor een verdere ontknoping van het wegennet op de ring Utrecht. Er is immers al besloten tot (deel) verbreding tussen in het project A1/A27. 1.a. Ik verzoek u om de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten</p> <p>Er zijn nu files op de A27 maar ook veel drukte en verkeersonveilige situaties op de lokale wegen die door en langs Groenekan lopen. De uitkomst van dit project zou moeten zijn dat het onderliggende wegennet wordt ontlast.. Ik ga uit van vermindering van de hoeveelheid sluipverkeer door onze kern, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot.</p> <p>Ontsluiting USP : Toch constateren ik, op basis van het deelrapport Verkeer, dat bij de aansluiting Bilthoven (richting Utrecht) vertraging optreedt op de A27 door invoegend verkeer. Niet duidelijk is hoe groot deze vertraging exact is, noch de mate waarin het verkeer terugslaat op de N234 en de N417/Koningin Wilhelminaweg. . De maatregelen uit het TB A27/A1 lijken hiermee onvoldoende effect te sorteren. 1.b. Ik verzoek u om de effecten invoegend verkeer inzichtelijk te maken.</p>	<p>Ten aanzien van de ontvlechting van Rijnsweerd en Lunetten: In uw zienswijze verzoekt u Rijkswaterstaat de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp zijn beide knooppunten al grotendeels ontvlochten. Zo worden de verkeersstromen vanuit Hilversum en Amersfoort richting Den Haag en richting Breda/Arnhem vroegtijdig van elkaar gescheiden. Dat geldt ook voor de verkeersstroom vanuit Breda richting Amersfoort, dat via een zogeheten bypass wordt afgewikkeld. Ten aanzien van sluipverkeer: Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat ten gevolge van het project Ring Utrecht een deel van het verkeer op het onderliggende wegennet via het hoofdwegennet zal gaan rijden. Specifiek voor de Koningin Wilhelminaweg ten zuiden van de aansluiting A27 Bilthoven nemen de intensiteiten op etmaalbasis af met ongeveer 7% in de projectsituatie ten opzichte van de referentiesituatie. Ten aanzien van de ontsluiting Utrecht Science Parc (USP): met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Niet alle knelpunten op en nabij de Ring Utrecht kunnen opgelost worden, vanwege enerzijds het taakstellend budget voor het project, en anderzijds de impact en kwaliteit voor de leefomgeving omdat het ruimtegebruik voor de snelweg dan nog groter zou worden. Het specifieke knelpunt dat u benoemt in uw zienswijze, de A27 in zuidelijke richting ter hoogte van de toerit Bilthoven, is hier een voorbeeld van. Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat</p>	Nee

		dit specifieke knelpunt leidt tot vertraging in de ochtendspits op de A27 in zuidelijke richting en dat de kans op terugslag op de N234 en N417 reëel is.	
3	<p>2. scenario's</p> <p>WLO scenario's In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM 2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidswerende voorzieningen. Naar mijn mening dient de omgeving maximaal beschermd te worden.</p> <p>2.a. Ik wens dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p>	Nee
4	<p>3. geluidwerende voorzieningen</p> <p>Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk:</p> <p>Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan:</p> <p>In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan.</p> <p>3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven.</p> <p>Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden, en de maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Dit heeft tot gevolg dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd wordt. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Wel is de start van de uitvoering - en in het verlengde daarvan ook de openstelling - van het TB Ring Utrecht vertraagd. Evengoed wordt er rekening gehouden met het feit dat op deze locatie twee keer werkzaamheden plaatsvinden en er wordt naar gestreefd om de hinder zo veel mogelijk te beperken.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al gerealiseerde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten. Op deze locatie is ProRail bezig met het opstellen van een saneringsplan in het kader van MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) Spoor, waarin onderzocht of de geluidbelasting t.g.v. spoorwegverkeer met doelmatige maatregelen kan worden verlaagd. Dit saneringsplan is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 is echter wel meegenomen in het bovenwettelijke maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Meer informatie over de</p>	Ja

		<p>bovenwettelijke maatregelen vindt u op: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail</p> <p>Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>	Ja
6	<p>5. Uitvoeringswijze schermen</p> <p>In bijlage 2 van het OTB zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Ik ben van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan, bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden, eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen.</p> <p>5.a. ik wens duidelijkheid over de uitvoering van de schermen. Waarbij de voorkeur uitgaat naar waar nodig absorberend en zoveel mogelijk groene beplanting.</p>	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bilthoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidsschermen langs dit wegvak zijn uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd; ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen.</p> <p>De vormgeving van de geluidsschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p>	Nee
7	<p>6. Luchtkwaliteit</p> <p>Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p>	Ja

	<p>die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoeken blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit.</p> <p>Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>	
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p>	Ja
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen:</p> <p>8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen.</p> <p>Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging.</p> <p>Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>	Ja
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen</p> <p>Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark).</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/</p>	Ja

	<p>het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren</p> <p>Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de NNN-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit.</p> <p>De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p> <p>De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>	
11	<p>10. Realisatie met zo min mogelijk overlast</p> <p>Mijn angst is dat tijdens de uitvoeringsfase het dorp Groenekan onevenredig en zwaar wordt belast Zeker gezien de lange realisatieduur van de twee Projecten is het beperken van de omgevingshinder van groot belang voor de omgeving voor zowel bewoners, ondernemers als natuur. Ik hoop dat u door goede samenwerking met de gemeente de Bilt en inspanning ten behoeve van het Doorstromingsplan de omgevingshinder, ook op de aanliggende wegen weet te beperken. Bij de aanbesteding dient zeer nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan de omgevingshinder, zowel de direct als indirect, binnen de gunningscriteria</p> <p>10.a. Realiseer het project met zo min mogelijk overlast voor alles wat leeft en werkt in het dorp Groenekan. Communiceer tijdens de uitvoering goed met bewoners, leer van uitvoering A27/A1</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
12	<p>11. Overige opmerkingen/adviezen:</p> <p>11.a. Externe Veiligheid Als inwoner van de gemeente de Bilt vraag ik uw aandacht voor de plasbrandaandachtsgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor (beschermende) maatregelen worden getroffen.</p> <p>Het is aan burger niet uit te leggen dat deze wel bescherming geniet voor het plaatsgebonden risico, maar dat er geen bescherming plaatsvindt tegen een plasbrand. Terwijl juist de plasbrand uitgaat van het effect en niet van een risico.</p> <p>Ik acht dit een onwenselijke situatie en vragen u maatregelen te treffen bij de woningen die in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen. Ik kan mij goed voorstellen dat er in dit geval geen bouwkundige maatregelen aan de woningen zijn zoals genoemd in de regeling Bouwbesluit, maar dat in de overdracht maatregelen worden getroffen (zoals een opstaande rand) die verspreiding van een brandende plas vloeistoffen beperken of voorkomen. Een en ander op basis van gelijkwaardigheid en kosteneffectiviteit zodat er een gewogen proces plaatsvindt.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone.</p> <p>Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dichterbij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke</p>	Nee

			planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.	
	13	11.b. Energie - Zonnepanelen In het MMA is de ambitie geformuleerd dat de energie die nodig is om het wegsysteem te laten functioneren op een duurzame wijze wordt opgewekt, waarbij gekozen wordt voor zonne-energie. Samen met de gemeente de Bilt ben ik van mening is dit niet ambitieus genoeg is. Het Rijk, dat eveneens invulling moet geven aan het Klimaatakkoord, kan een waardevolle bijdrage leveren aan de verduurzaming van de regio door het strategisch inzetten van de beschikbare gronden rond de snelwegen. Door hier energievoorzieningen te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen, worden diverse voordelen behaald op het gebied van klimaat, landschap, ruimtelijke efficiëntie en financiën. Ik onderschrijf dan ook het pleidooi om hier gezamenlijk, met maatschappelijke partners, nadere invulling aan te geven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
ZWE-00656	1	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	Ja
	2	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.	Ja
	3	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	De scenario's die ten grondslag liggen aan de besluitvorming omtrent de verbreding van de A27 zijn gebaseerd op een verouderd toekomstbeeld. Toekomstige generaties zijn minder automobiel, de economische groei is langjarig afgevlakt en het geeft het signaal aan de maatschappij dat meer autorijden geen probleem is. Nieuwe verkeersmodellen richten zich op een betere sprijding, meer alternatief vervoer etc. De investeringen daarin verdienen zich wel terug, deze investering is economisch zeer discutabel. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen. Wees innovatief! Investeer niet in de technologie van de 20e eeuw, maar in die van het internettijdperk (plaats- en tijdonafhankelijk werken en minder mobiliteit!).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	5	Het verbreden van de A27 is het verkeerde signaal naar de maatschappij, nl dat de overheid deze vorm van mobiliteit prefereert boven andere vormen. De verbreding van de A2 heeft laten zien dat het slechts tijdelijk soelaas biedt; na een paar jaar staat deze	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in	Nee

	weg ook vol en zijn we er qua geluidsoverlast, emissies, bereikbaarheid en kosten niets mee op geschoten. Investeer in een slimmere, goedkopere oplossing en neem het klimaat serieus. Extra capaciteit richting de steden verergert de binnenstedelijke verkeerssituatie, de luchtkwaliteit verbetert daar te langzaam en de overlast bij op- en afritten neemt alleen maar toe.	een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.		
6	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee	
7	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisseweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisseweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee	
8	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee	
9	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee	
10	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee	
11	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee	
ZWE-00657	1	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
	2	Bij uw geluidsberekeningen zijn ernstige gebreken waargenomen; bijvoorbeeld: Waar geluid van een spoorweg reflecteert tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die weerkaatsing meenemen in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat corrigeren. Vanwege de complexiteit van die berekening is het nodig de herberekeningen nog een keer ter visie te leggen en dus dit OTB in te trekken. De geluidsoverlast bij bepaalde windrichtingen is nu al aanzienlijk, bij een verdere verbreding zal deze alleen maar toenemen tot ongeveer 60 dB (dit is een gemiddelde! bij ons ligt dit reeds op ongeveer 60 dB). Wij wonen middenin Lunetten, op bepaalde dagen is de herrie van de snelweg zo luid dat ramen en deuren dicht moeten	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd.	Ja

	vanwege deze herrie. We zien niet graag dat dit nog erger wordt door een verbreding van de weg met nog meer verkeer.	Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	
3	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
4	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
5	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste van stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp-tracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
7	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelissewaard is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelissewaard vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	Nee
8	Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidsschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee

	9	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	10	Hoe dan ook, totdat overlast goed geregeld is, is het OTB niet aanvaardbaar. Het verkeer op de Waterlinieweg loopt doordeweeks nu al bijna dagelijks vast. De binnenstad wordt autoluw gemaakt. Als u de snelweg nog breder maakt dan deze nu al is, zal dit in combinatie met het verder autoluw maken van de binnenstad van Utrecht het vastlopen van de Waterlinieweg alleen maar doen toenemen.	Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.	Ja
	11	Al tientallen jaren lang wordt onderzoek verricht naar de effecten van weguitbreidingen. En AL die onderzoeken leiden tot dezelfde conclusie: Een weguitbreiding mag dan soms tijdelijk even helpen tegen files, maar al snel treedt er een aanzuigende werking op, die het effect weer teniet doet. Een vicieuze cirkel. DOM dus, niet doen!!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	12	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
ZWE-00658	1	Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	2	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en	Ja

		vergunningprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.	
3	De 'Duurzame weg': een glazen overkapping over de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd is nooit in stemming gebracht, maar wordt niet nader onderzocht. Dit is zeer nalatig en dient alsnog te gebeuren. Positieve uitkomst moet worden meegenomen in ontwerp.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
4	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
5	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	Bij het democratische meerderheidsbeginsel kunnen minderheden in de verdrukking komen, maar ook de meerderheid zelf kan het slachtoffer ervan worden door conformisme en politieke correctheid. Om dergelijke verdrukking te voorkomen en het draagvlak onder de bevolking te verbreden is het goed democratisch gebruik dat de regering een onafhankelijke evaluatie van de doelstelling en de oplossing ter harte neemt. Een goede onafhankelijke evaluatie van het gehele proces blijkt nu op het moment van dit voornemen, ontwerp-tracébesluit, te ontbreken.	In de procedure voor het nemen van Tracébesluiten is een onafhankelijke toetsing van het milieu-effectrapport opgenomen; deze wordt uitgevoerd door de Commissie voor de MER. Specifiek voor dit project heeft de tweede kamer verzocht om een extra onafhankelijke toetsing op het proces wat gevolgd is om tot een voorkeursalternatief voor de ring te komen. Deze toetsing is uitgevoerd door de Commissie Schoof. De Commissie Schoof heeft in haar rapport van maart 2013 geconcludeerd dat de gevolgde besluitvormingsprocedure en het participatieproces om te komen tot een voorkeursalternatief zorgvuldig zijn geweest. De Commissie voor de MER heeft in haar oordeel (2016) geconcludeerd dat het MER de essentiële milieu-informatie bevat om het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming. Ook constateren zij dat de m.e.r.- procedure zorgvuldig is doorlopen. De stelling die geuit wordt in de zienswijze dat een onafhankelijke evaluatie ontbreekt is derhalve niet juist.	Nee
7	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.	Nee
8	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De	Ja

	honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	
9	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisseweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisseweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermde) soorten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Ja
10	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
11	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
12	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het	Ja

		jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.		
		De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.		
13	Van goed, intelligent, beleid mogen we toch verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een wel heel slecht voorbeeld: als het al eventjes werkt, dan toch niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in verhevigde mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer : dat kan beter, frequenter, en betrouwbaarder . Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, beter mee uit zullen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee	
14	De extra emissies worden gecompenseerd door NSL-maatregelen. De monitoringsrapportage 2015 NSL (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportage-nsl-2015-bijlage) stelt echter dat de daling voor fijnstof stagneert (blz3). De NEV 2015 (https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/41/nationale-energie-verkenning-2015) ,blz. 109 stelt dat ook na 2020 de daling duidelijk afneemt. Die geringe daling is vrijwel geheel te danken aan Euronormen voor (diesel)wegvoertuigen, oftewel roetfilters, terwijl de emissies door industrie en luchtvaart stijgen (blz. 7 Achtergronddocument Lucht, http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-luchtverontreinigende-stoffen-in-de-nationale-energieverkenning-2015_2442.pdf). Of de luchtkwaliteitsnormen in de toekomst worden gehaald is dus geheel afhankelijk van succesvolle implementatie van deze techniek. Deze techniek moet de stijgende emissies van industrie, bouw, op- en overslag, huishoudens (door houtkachels, waar sinds kort subsidie op zit) en bandenslijtage allemaal compenseren. Het afbreukrisico is groot. Als het model uitgaat van vlotte implementatie van roetfilters en theoretische emissiefactoren zijn de totale daadwerkelijke emissies zwaar onderschat!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee	
15	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee	
16	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee	
ZWE-00659	1	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee

	verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.		
3	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijst ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja
4	De EU voor luchtkwaliteit schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 op Europees niveau strenger worden. Ik zie graag een doorrekening ervan voor het verkeer op de Ring. Het is overigens niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
5	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
6	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nog meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dat zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
7	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee

9	Recentelijk hebben het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geconstateerd dat de aanleg van extra snelwegen in Nederland niet meer rendabel is! Dat geldt dan toch zeker voor dit project, dat door alle ingrepen in de leefomgeving van mens, dier en plant toch al extra duur is. Zelfs organisaties als RAI, Bovag, ANWB, en andere belangenbehartigers van automobilisten, pleiten er allemaal voor files op te lossen door rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie. Daarentegen veroorzaken asfalt en wegverbredingen, zeker op de lange termijn, alleen maar méér files.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
10	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
11	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouw werkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
12	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraat en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
14	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
15	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een	Ja

	geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsdijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	
16	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Nee
17	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp-tracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
18	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
19	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
20	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan	Nee

			de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	
ZWE-00660	1	<p>Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden. Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>	Ja
	2	<p>1. Prognose mobiliteit Binnen ons dorp is er discussie over het nut en noodzaak van de verbreding van de A27. Echter door het in tweeën knippen van de projecten A1/A27 en A27/ring Utrecht dwingt de Minister ons om te pleiten voor een verdere ontknoping van het wegennet op de ring Utrecht. Er is immers al besloten tot (deel) verbreding tussen in het project A1/A27. 1.a. Ik verzoek u om de knooppunten Rijnsweer en Lunetten te ontvlechten Er zijn nu files op de A27 maar ook veel drukte en verkeersonveilige situaties op de lokale wegen die door en langs Groenekan lopen. De uitkomst van dit project zou moeten zijn dat het onderliggende wegennet wordt ontlast.. Ik ga uit van vermindering van de hoeveelheid sluipverkeer door onze kern, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot. Ontsluiting USP : Toch constateren ik, op basis van het deelrapport Verkeer, dat bij de aansluiting Bilthoven (richting Utrecht) vertraging optreedt op de A27 door invogend verkeer. Niet duidelijk is hoe groot deze vertraging exact is, noch de mate waarin het verkeer terugslaat op de N234 en de N417/Koningin Wilhelminaweg. . De maatregelen uit het TB A27/A1 lijken hiermee onvoldoende effect te sorteren. 1.b. Ik verzoek u om de effecten invogend verkeer inzichtelijk te maken.</p>	<p>Ten aanzien van de ontvlechting van Rijnsweerd en Lunetten: In uw zienswijze verzoekt u Rijkswaterstaat de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp zijn beide knooppunten al grotendeels ontvlochten. Zo worden de verkeersstromen vanuit Hilversum en Amersfoort richting Den Haag en richting Breda/Arnhem vroegtijdig van elkaar gescheiden. Dat geldt ook voor de verkeersstroom vanuit Breda richting Amersfoort, dat via een zogeheten bypass wordt afgewikkeld. Ten aanzien van sluipverkeer: Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat ten gevolge van het project Ring Utrecht een deel van het verkeer op het onderliggende wegennet via het hoofdwegennet zal gaan rijden. Specifiek voor de Koningin Wilhelminaweg ten zuiden van de aansluiting A27 Bilthoven nemen de intensiteiten op etmaalbasis af met ongeveer 7% in de projectsituatie ten opzichte van de referentiesituatie. Ten aanzien van de ontsluiting Utrecht Science Parc (USP): met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Niet alle knelpunten op en nabij de Ring Utrecht kunnen opgelost worden, vanwege enerzijds het taakstellend budget voor het project, en anderzijds de impact en kwaliteit voor de leefomgeving omdat het ruimtegebruik voor de snelweg dan nog groter zou worden. Het specifieke knelpunt dat u benoemt in uw zienswijze, de A27 in zuidelijke richting ter hoogte van de toerit Bilthoven, is hier een voorbeeld van. Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat dit specifieke knelpunt leidt tot vertraging in de ochtendspits op de A27 in zuidelijke richting en dat de kans op terugslag op de N234 en N417 reëel is.</p>	Nee
	3	<p>2. scenario's WLO scenario's In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM 2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidswerende voorzieningen. Naar mijn mening dient de omgeving maximaal beschermd te worden. 2.a. Ik wens dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p>	Nee
	4	<p>3. geluidwerende voorzieningen Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan</p>	<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden, en de maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht</p>	Ja

	<p>van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. 3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Dit heeft tot gevolg dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd wordt. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Wel is de start van de uitvoering - en in het verlengde daarvan ook de openstelling - van het TB Ring Utrecht vertraagd. Evengoed wordt er rekening gehouden met het feit dat op deze locatie twee keer werkzaamheden plaatsvinden en er wordt naar gestreefd om de hinder zo veel mogelijk te beperken.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al gerealiseerde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht. Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten. Op deze locatie is ProRail bezig met het opstellen van een saneringsplan in het kader van MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) Spoor, waarin onderzocht of de geluidbelasting t.g.v. spoorwegverkeer met doelmatige maatregelen kan worden verlaagd. Dit saneringsplan is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 is echter wel meegenomen in het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Meer informatie over de bovenwettelijke maatregelen vindt u op: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter. 4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1, Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>	Ja

	<p>moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>		
6	<p>5. Uitvoeringswijze schermen In bijlage 2 van het OTB zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Ik ben van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan, bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden, eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen.</p> <p>5.a. ik wens duidelijkheid over de uitvoering van de schermen. Waarbij de voorkeur uitgaat naar waar nodig absorberend en zoveel mogelijk groene beplanting.</p>	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bilthoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidsschermen langs dit wegvak zijn uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd; ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen.</p> <p>De vormgeving van de geluidsschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p>	Nee
7	<p>6. Luchtkwaliteit Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit.</p> <p>Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>	Ja
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p>	Ja

	<p>tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p>	
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen: 8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>	Ja
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding. Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst. 9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark).</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de NNN-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit.</p>	Ja

			De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.	
11	10. Realisatie met zo min mogelijk overlast Mijn angst is dat tijdens de uitvoeringsfase het dorp Groenekan onevenredig en zwaar wordt belast Zeker gezien de lange realisatieduur van de twee Projecten is het beperken van de omgevingshinder van groot belang voor de omgeving voor zowel bewoners, ondernemers als natuur. Ik hoop dat u door goede samenwerking met de gemeente de Bilt en inspanning ten behoeve van het Doorstromingsplan de omgevingshinder, ook op de aanliggende wegen weet te beperken. Bij de aanbesteding dient zeer nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan de omgevingshinder, zowel de direct als indirect, binnen de gunningscriteria 10.a. Realiseer het project met zo min mogelijk overlast voor alles wat leeft en werkt in het dorp Groenekan. Communiceer tijdens de uitvoering goed met bewoners, leer van uitvoering A27/A1		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).	Nee
12	11. Overige opmerkingen/adviezen: 11.a. Externe Veiligheid Als inwoner van de gemeente de Bilt vraag ik uw aandacht voor de plasbrandaandachtsgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor (beschermende) maatregelen worden getroffen. Het is aan burger niet uit te leggen dat deze wel bescherming geniet voor het plaatsgebonden risico, maar dat er geen bescherming plaatsvindt tegen een plasbrand. Terwijl juist de plasbrand uitgaat van het effect en niet van een risico. Ik acht dit een onwenselijke situatie en vragen u maatregelen te treffen bij de woningen die in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen. Ik kan mij goed voorstellen dat er in dit geval geen bouwkundige maatregelen aan de woningen zijn zoals genoemd in de regeling Bouwbesluit, maar dat in de overdracht maatregelen worden getroffen (zoals een opstaande rand) die verspreiding van een brandende plas vloeistoffen beperken of voorkomen. Een en ander op basis van gelijkwaardigheid en kosteneffectiviteit zodat er een gewogen proces plaatsvindt.		Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone. Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dicht bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.	Nee
13	11.b. Energie - Zonnepanelen In het MMA is de ambitie geformuleerd dat de energie die nodig is om het wegsysteem te laten functioneren op een duurzame wijze wordt opgewekt, waarbij gekozen wordt voor zonne-energie. Samen met de gemeente de Bilt ben ik van mening is dit niet ambitieus genoeg is. Het Rijk, dat eveneens invulling moet geven aan het Klimaatakkoord, kan een waardevolle bijdrage leveren aan de verduurzaming van de regio door het strategisch inzetten van de beschikbare gronden rond de snelwegen. Door hier energievoorzieningen te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen, worden diverse voordelen behaald op het gebied van klimaat, landschap, ruimtelijke efficiëntie en financiën. Ik onderschrijf dan ook het pleidooi om hier gezamenlijk, met maatschappelijke partners, nadere invulling aan te geven.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
ZWE-00661	1 Wat mij betreft een zeer ondoordacht plan, gemaakt achter een bureau in Den Haag. Alleen gericht op economisch commerciële belangen (zoals zakelijk verkeer) en niet		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Ja

	<p>rekening houdend met menselijke belangen (zoals gezondheid, woongenot, natuur, verpaupering van de wijk).</p> <p>Want dit project zal zeker een enorme weerslag op de omgeving hebben. Persoonlijk snap ik niet waarom economische belangen van de mens voor gaan op historie, natuur en omgeving. Fijn dat de economie goed gaat en dat er meer auto's bij zijn gekomen. De consequentie is dan meer files, die moeten we dan maar accepteren en incalculeren. Maar niet ten koste van bestaand historisch gebied of leefbaarheid van mens en dier. Overigens wijzen nieuwe inzichten van Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) op minder verkeersdrukte. Dus misschien is het beter te richten op andere duurzame oplossingen. Want Amelisweerd heeft al wat gebied moeten in leveren. Wederom zal er bos én landschap in de omgeving gekapt en aangetast worden. Volgens de Boswet moeten alle gekapte bomen langs het hele tracé 1 op 1 worden gecompenseerd. Maar daar is dan helemaal geen plek meer voor. Een 'dak op bak' is een zoethoudertje. Want op de bak is onvoldoende hoogte grond om grote bomen, zoals de huidige eeuwenoude bomen in Amelisweerd, te vervangen. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. Het is voor mij volkomen onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra strook asfalt. Het duurt immers letterlijk honderden jaren voor je weer dezelfde capaciteit terug hebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en klimaatverbetering voor mens en dier.</p> <p>En dan de gevaren. Het is niet te accepteren dat een nationale overheid zo met onze levens speelt. Denk aan mogelijk scheuren of opblazen van de folieconstructie met de bijhorende consequenties voor Amelisweerd en omliggende woonwijken, waar geen passende oplossing voor is. Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden, dan kan u rekenen dat het verkeer op de A27 enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water.</p> <p>Reparatie en vernieuwing van de constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct opleveren. Een oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. In het OTB komt niet baar voren dat hierover nagedacht is. Sterker, er bestaat nog geen oplossing volgens RWS.</p> <p>En wat te denken van de leefbaarheid tijdens en na de werkzaamheden. Luchtvervuiling en geluidsoverlast, wat uiteindelijk leidt tot een uitzicht op 2 verdiepingen hoog asfalt of een geluidswal (van 12 tot 16 meter hoog !?).</p> <p>Doe normaal! Dit wil niemand is zijn of haar achter-/voortuin. En dan heeft Gemeente Utrecht ook plannen voor bouw van een nieuwe campus met 2000-2500 studentenwoningen en starterswoningen aan de Archimedslaan én gaat nog fijn de erfpacht in 2017 verhogen. Dit maakt mij erg boos, verdrietig en vooral angstig. Wie gaat mij daarin compenseren? Wie betaald het verlies in waarde van mijn huis? Kan ik mijn huis überhaupt nog verkopen? Nu verkopen betekent al dat ik een schuld heb, door daling van verkoopprijs door de economisch crisis.</p> <p>En dan heb ik het nog niet gehad over: Meer rijbanen is meer auto's op één plek is meer kans op ongelukken, extra hoge kosten door bescherming folieconstructie en de kaalslag en verdrijven van dieren in de natuurgebieden door de huidige plannen in het OTB. Ik verzoek u bovenstaande zienswijzen te gebruiken om daarmee af te zien van het OTB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotatiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.</p> <p>De effectanalyses onderschrijven niet de stelling dat het project een enorme negatieve weerslag op de omgeving zal hebben. In hoofdstuk 19 van het MER Tweede Fase zijn de effecten op de wijk Rijnsweerd samenvattend beschreven. De geluidbelasting neemt in de gehele wijk af, het meest voor de woningen in de nabijheid van de huidige varkensboog. De luchtkwaliteit blijft vrijwel gelijk. Bijkomend voordeel van een betere doorstroming op het hoofdwegennet is dat het (doorgaande) verkeer minder geneigd zal zijn om uit te wijken naar het onderliggend wegennet. De kans op sluipverkeer door bebouwde kommen neemt dus af. Er ontstaat ook meer ruimte op het onderliggend wegennet voor andere verkeersdeelnemers zoals fietsers en OV-gebruikers. Dit komt de leefbaarheid binnen de bebouwde kommen in de regio ten goede.</p> <p>Het ruimtebeslag op Amelisweerd is minder dan 2% van het oppervlak van het landgoed. In de milieu-effectrapportage is dit als een negatief effect beoordeeld, maar niet als een zodanig negatief effect dat dit de verbreding van de weg onaanvaardbaar maakt. De bomen worden zoveel mogelijk direct langs het tracé gecompenseerd. Dat betekent inderdaad niet dat ze 1op1 worden vervangen door gelijkwaardige bomen; de locaties van de vervangende bomen zijn wel zo gekozen dat ze de groenstructuur aan de oostkant van Utrecht versterken.</p> <p>(Huisvestings)plannen van de gemeente staan in het kader van het (ontwerp-)tracébesluit niet ter discussie en zijn geen redenen om het ontwerp-tracébesluit te wijzigen, danwel van de plannen af te zien.</p> <p>Voor meer informatie over de infrastructurele en ruimtelijke ordeningsplannen waar in het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage rekening mee is gehouden zie bijlage B van het deelrapport verkeer.</p> <p>De meeste door u genoemde aandachtspunten zoals de campus, de erfpacht en de economische crisis vallen buiten de scope van het tracébesluit.</p>	
--	---	---	--

			<p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen.</p>	
ZWE-00662	1	<p>1.Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren bos. Deze bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. De gedachte dat een deel van dit bos zal moeten wijken is verbijsterend. Maar het idee dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden gecompenseerd door elders een paar bomen te planten is ronduit respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal voor inwoners van Rijnsweerd niet te koop!</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt.</p> <p>De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoetslag gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving.</p>	Ja
	2	<p>2. De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het vlies te beschadigen. Welke invloed kan dat hebben op de grondwaterstand in de wijk Rijnsweerd? Hoe groot is die kans en zijn er voldoende reserves binnen de projectbegroting om calamiteiten op te vangen?. Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit volstrekt voorbij en dat is omdat het om zulke grote risico's gaat niet terecht.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p>	Ja
	3	<p>3.Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. De grondwaterstand in de wijk Rijnsweerd moet goed beheerd blijven worden. Vochtige kruipruimten zorgden in het verleden al voor schimmel en andere narigheden.</p> <p>U vindt dat de aannemer dat moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is eindverantwoordelijk. Het OTB schiet in dezen ernstig tekort. Heldere juridische waarborgen ontbreken. Pas als er een beter uitgewerkt ontwerp-tracébesluit voorligt, met wat er met de grondwaterstand in Rijnsweerd staat te gebeuren, kunnen we verder praten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
	4	<p>4.De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak!.</p>	<p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerveerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Actie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover</p>	Ja

		<p>deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende MER Tweede Fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p>	
5	<p>5. Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen euro zijn niet aangetoond. De op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (MKBA) wijzen uit, dat het project niet rendabel kan worden. Met het CPB vind ik, dat het project voorlopig uitgesteld moet worden. Een dringende noodzaak is er immers niet. Grote projecten zoals de Betuwe Lijn en het FYRA debacle hebben aangetoond dat de overheid een slecht manager is van grote projecten. De kans dat er onvoldoende budget is om calamiteiten op te vangen lijkt groot en waarborgen ontbreken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	Nee
6	<p>6. Ik vrees voor een langdurige periode van grote luchtverontreiniging tijdens de bouw, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.</p>	Nee
7	<p>7. Door verleggen van de geluidswal zal het aantal parkeerplaatsen in de wijk met 30 stuks afnemen.</p> <p>De wijk Rijnsweerd wordt al jarenlang door een extreem hoge parkeerdruk van buitenaf geteisterd. Om die reden is een afname met 30 parkeerplekken onacceptabel. Dit temeer omdat het huidige (privé) parkeerterrein (ca.450 parkeerplaatsen) tussen de studentenwoningen en de snelweg naar verwachting zal komen te vervallen na realisatie van de nieuwe campus aldaar.</p>	<p>Het (eventueel) compenseren van parkeerplaatsen wordt niet in het tracébesluit geregeld. Er is gekeken naar mogelijkheden voor optimalisatie van het ontwerp zodat de parkeerplaatsen gespaard kunnen worden. Aan de Enny Vredelaan bleek dit niet mogelijk. Dit was wel het geval bij het Oude Tolhuys waar door een aanpassing aan het ontwerp en de waterberging een deel van de parkeerplaatsen gespaard kon worden. Deze wijziging is te vinden in de Nota van Wijziging behorende bij het tracébesluit. Daarnaast is Rijkswaterstaat in gesprek met de gemeente Utrecht voor het vinden van een passende oplossing. Mogelijk dat dit wordt opgenomen in de bestuursovereenkomst.</p>	Ja
8	<p>8. Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen (denk aan de sjoemelsoftware vrachtautofabrikanten en VW) of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag zou ik zien hoe u dit alles verdisconteert.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja
9	<p>9. Door het verleggen van de geluidswal is er geen ruimte meer voor de huidige tennisbanen in onze woonwijk. Deze versobering van de voorzieningen in onze wijk pikken bewoners niet!</p>	<p>In het ontwerpproces is het ruimtebeslag zoveel mogelijk beperkt, maar ruimtebeslag op functies vlak langs de huidige A27 is bij de verbreding niet te voorkomen. Dit geldt ondermeer voor de tennisbanen die de tennisvereniging huurt. De gemeente overlegt nader met u over een mogelijke nieuwe locatie. Het tracébesluit kan deze vervangende locatie niet vastleggen.</p>	Nee
10	<p>10. De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet net niet van toepassing is. Wat mist is een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwet-tunnel is.</p>	<p>Ook voor onderdoorgangen als deze die niet onder de tunnelregelgeving vallen zijn richtlijnen waar RWS zich aan moet houden die de veiligheid waarborgen. Deze worden uiteraard gevolgd. Ook wordt rekening gehouden met de verschillen in lichtintensiteit</p>	Ja

11	<p>11. In het ontwerp-tracébesluit staat geen woord over de externe veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. De te verwachte toename van bouwverkeer in en rond onze woonwijk is al groot door de geplande bouw van de studentencampus aan de Archimedeslaan (de vervijfvoudiging van het nu bestaande aantal studenten woningen) en de bouw van het nieuwe onderkomen van het RIVM (beiden op 200meter afstand van omliggende woningen in de wijk. Nog eens 10 jaar bouwactiviteiten aan de ring is teveel voor onze eens zo rustige en tot voorkort verkeersveilige woonwijk. U bent het verplicht aan de bewoners van Rijnsweerd om e.e.a. vooraf in kaart te brengen en daar bindende afspraken over te maken. Niets van dit alles valt te lezen in uw plannen.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p>	Nee
12	<p>12. De woonwijk Rijnsweerd in het zuidoosten van Utrecht heeft nu al te lijden van geluidsoverlast en hoge concentraties fijnstof. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om de nu al noodzakelijke geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het OTB niet compleet. Om die reden wijs ik het OTB in de huidige vorm af.</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>	Ja
13	<p>13. Bouwverkeer en omleidingen e.d. zullen jarenlang veel (ook nachtelijk)lawaai zorgen. Wat gaat u daartegen ondernemen?. Verhoog de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief om de schade te beperken is een suggestie. Ik hoop dat u dat in de uitwerking van de voorliggende plannen en in het uiteindelijke TB. kunt aantonen dat de totale overlast gedurende de periode van uitvoering, kleiner zal zijn dan de winst die dit project gaat opleveren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
14	<p>14. Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, zal het gevoel van onveiligheid groter worden.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>	Ja
ZWE-00663	<p>1 Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee

		mobilititeit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu		
2		Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
3		De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
4		Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraand en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5		Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
6		De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptrajectbesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid aandacht besteed aan de voorgestelde maatregelen.	Ja
7		Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
8		De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00664	1	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei hollen- en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	<p>holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.</p>		
2	<p>Bovendien wordt er pas achteraf gecompenseerd. Wanneer de verbreding dan echt onontkoombaar is, dan dient compensatie vooraf plaats te vinden. De vraag is dan waar: betekent dit gewoon bomen planten op het landgoed, terwijl er meer dan 32 hectare oppervlak verdwenen is? Dat is geen compensatie. Compensatie dient in zo een geval ook het opkopen van grond en deze om te vormen naar natuur. En dit in de directe aansluiting op Amelisweerd. Waar denkt de overheid dit te doen?</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur behorende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het compensatieplan, dit is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).</p>	Ja
3	<p>Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
4	<p>Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee
5	<p>Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.</p>	<p>Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.</p>	Nee

6	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	Nee
7	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	De oplossing Verbreden A27 is alleen beschikbaar voor de beperkte groep van automobielgebruikers. Voor de mensen die leven met spaarzaam gebruik van auto's auto wordt niets gedaan, zij worden uitgesloten voor deze dure voorziening. De alternatieve oplossing is beschikbaar voor een veel grotere groep van gebruikers. De automobielgebruikers kunnen via de voorzieningen op de knooppunten nog steeds gebruik maken van de ,niet verbrede, A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
9	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
10	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja

11	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	Ja
12	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
13	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
14	Het risico van scheuren van de folie moet afgewenteld worden op de gebruikers van het snelwegennet: jaren lang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunetten en Rjinsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
15	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
16	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
ZWE-00665	1 De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerptraacbesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het	Ja

		<p>eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>		
	2	<p>Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.</p>	<p>De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren.</p> <p>Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).</p>	Nee
	3	<p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.</p>	Nee
	4	<p>De 'groene verbinding' over de A27 is niet zo groen en doet weinig voor de omgeving. Een glazen overkapping zoals van Movares doet dat wel. Dit moet direct worden onderzocht en ingevoerd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).</p>	Nee
ZWE-00666	1	<p>Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd. Daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer helemaal niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het ontwerp-tracébesluit. Dat zou dus een bedreiging voor het OTB zijn. Heeft u daarom zo overhaast dit ontwerp-tracébesluit gepubliceerd? Dat het overhaast is blijkt wel uit de vele fouten en tekortkomingen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak (verkeersprognoses) en paragraaf 2.12 Procedure (fouten in ontwerp-tracébesluit).</p>	Nee
	2	<p>Tegen de tijd dat deze weg is gerealiseerd, zal autonoom rijdend vervoer gemeengoed zijn. De noodzaak van extra rijbanen is dan volledig verdwenen. Heeft u in uw plannen rekening gehouden met de kosten van het terugbrengen van de natuur op de plek waar nu die grote betonnen bak gepland staat, en kunt u daar in antwoord op deze brief een realistische schatting van maken?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>In het plan is geen rekening gehouden met de kosten van het in een later stadium eventueel weer weghalen van rijstroken en versmallen van de Bak Amelisweerd. Dat scenario is niet aan de orde.</p>	Nee
	3	<p>Waarom is de mogelijkheid van een spoorverbinding naar Breda, parallel aan de A27, niet overwogen? Een afslag ter hoogte van station Lunetten zou perfect in te passen zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging</p>	Nee
	4	<p>Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
	5	<p>Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.</p>	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.</p>	Nee

		<p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	
6	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt.</p>	Ja
7	<p>Van goed, intelligent, beleid mogen we toch op zijn minst verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een slecht voorbeeld: als het al even werkt, dan toch niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in verhevigde mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer : dat kan veel beter, frequenter, en betrouwbaarder . Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, meer geholpen zullen zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
8	<p>Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.</p>	<p>De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.</p>	Ja

9	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak	Ja
10	Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
11	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
12	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
13	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
14	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
15	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.	Ja

	16	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	17	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	18	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	19	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
ZWE-00667	1	<p>Onderwerp: De muur van 12 mtr hoogte tbv Lunetten gaat middels weerkaatsing juist zorgen voor extra geluidsoverlast op Mereveld. Ik woon op nr 9a maar heb een werkplaats op nr 4 kadastraal sectie O 344 en dat is nabij de verdiepte bak en de geluidsoverlast is daar nu al verschrikkelijk. Overigens is bij de eerdere bouw van de verdiepte bak mijn toegangsweg sectie O 60 volledig kapot gereden door Transverko uit Den Haag middels de aanvoer van verharding en het zware bouwtransport van de HBG de aannemer uit den Haag. Dit is nooit gecompenseerd en ik heb enorme schade geleden en overlast ondervonden terwijl ik nooit toestemming had gegeven gebruik te maken van toegangsweg. De HBG en de Gemeente Utrecht hadden beloofd de schade te herstellen, maar dat werd na afloop van de werkzaamheden niet gedaan. Zelfs het naast gelegen weiland waar ik het voortgezet agrarisch gebruik van heb werd, waar de bouwketen en opslag waren gevestigd zijn nooit in de oude staat terug gebracht, de sintels en andere verharding ligt nog steeds op het weiland en is als weiland onbruikbaar. Dit weiland is eigendom van de Gemeente Utrecht en ik begrijp niet dat de Gemeente deze oplevering heeft geaccepteerd, maar dat is hun zaak. Verder is de verbreding juist de schuld van de Gemeente Utrecht door een ieder uit te nodigen naar IKEA, Jaarbeurs, HC notabene naast het Station en de Uithof te komen en wel met de auto. Utrecht groeit enorm en er moeten nog 70 000 bewoners bijkomen en dan verklaart de Gemeente doodleuk tegen de verbreding te zijn. Als de vrienden van Amelisweerd destijds akkoord waren gegaan met de plannen van RWS dan had ik nu niet weer 8 jaar in de rommel gezeten.</p> <p>Onjuistheden: geen onjuistheden Over het hoofd gezien belang: Een 12 meter hoge muur aan de Mereveld zijde. Geraakt in belang: De geluidsoverlast is op nr 4 en 9a ondraaglijk, wat 9a betreft mede door de A 12.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwshade en nadeelcompensatie.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>De nieuw te plaatsen (niet-transparante) geluidschermen in het project Ring Utrecht zullen in het deel ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord absorberend worden uitgevoerd, waarbij in situaties waar aan beide zijden van de weg schermen staan materiaal wordt toegepast met een hogere absorptie. Uit aanvullend onderzoek door TNO, zie bijlage 1k van de Oplegnotitie Geluid, is gebleken dat met deze uitvoering van de schermen het gereflecteerde geluid de woningen aan de overzijde niet of nauwelijks bereikt. Op de delen waar de schermen transparant worden uitgevoerd, aan weerszijden van de A12 vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, kan geen absorberend materiaal worden toegepast. Deze schermen zullen worden uitgevoerd als zgn. zaagtandschermen met aan de onderzijde van het scherm een absorberend paneel en horizontale tussenstukken die het geluid absorberen. Uit aanvullend onderzoek door TNO, zie bijlage 1k van de Oplegnotitie Geluid, is gebleken dat deze uitvoering niet leidt tot toenames van de geluidbelasting aan de overzijde. Bij de toetsing van de toekomstige situatie met het project Ring Utrecht is uitgegaan van geluidschermen die een groot deel van het geluid absorberen en dus beperkt het geluid reflecteren. De in het tracébesluit berekende geluidbelastingen zijn inclusief deze beperkte reflectiebijdrage vergeleken met de toetswaarden en op basis van die toetsing zijn de doelmatige geluidbeperkende maatregelen vastgesteld. Het effect van de geluidreflectie in de totale geluidbelasting is gering en kan door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen zoals een stiller wegdek ruimschoots worden gecompenseerd.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p>	Ja

ZWE-00668	1	<p>Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overall correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
	2	<p>De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten opzichte van de heel geringe tijdswinst voor passerend automobilisten. De alternatieve oplossing, OV en fiets, biedt daarvoor soelaas.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Nee
	3	<p>Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.</p>	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen</p>	Nee

		nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	
4	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluisverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
5	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	Ja
6	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
7	De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
8	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
10	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
11	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

		sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.		
	12	Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	13	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	14	In ieder geval is dit project voor mij onacceptabel als u het gebruikt om de zuidelijke wijken van Utrecht nog langer in het lawaai van de A12 te laten zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
ZWE-00669	1	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	2	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
	3	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	4	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluipverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	5	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobiliteit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee

	aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.		
6	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	Ja
7	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	Ja
8	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
9	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
10	Het doel van dit project is de bereikbaarheid van de stad te vergroten. De auto(!)bereikbaarheid van de stad is het best als er weinig auto's de stad in willen. Wilt u	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee

	weinig auto's in de stad, zet dan niet veel auto's op de snelweg! Minder snelweg=betere autobereikbaarheid.		
11	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
12	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
13	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
14	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
15	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee
16	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	17	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij werkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	18	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	19	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	20	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
ZWE-00670	1	<p>Als bewoner van de landgoederen maak ik mij grote zorgen over de verbreding van de A27 en de consequenties daarvan voor de landgoederen waar ik al bijna 30 jaar woon. Daarom dien ik een zienswijze in over het ontwerp tracébesluit Ring Utrecht.</p> <p>Mijn zienswijze betreft 3 punten:</p> <ol style="list-style-type: none"> Verbreding binnen de bak en ter plaatse een maximale snelheid van 80 km/u. Geen dak op de bak. Afdoende geluidswering langs de gehele landgoederen Amelisweerd en Rhijnduinen. <p>ad a.</p> <p>Met de verbreding van de bak bestaat het risico van beschadiging van het folie dat het grondwater tegen moet houden op de A27 ten zuiden van de bak. Het folie is toentertijd als unieke oplossing bedacht om samen met de betonnen bak de landgoederen zo minimaal mogelijk aan te tasten. Algemeen erkend werd dat de landgoederen zo kwetsbaar en zo bijzonder zijn dat die bescherming en de kosten daarvan gerechtvaardigd waren. Dit is in 1980 bekrachtigd door de Raad van State en deze uitspraak is nog steeds geldig!</p> <p>De bak en het folie werden aangelegd vanuit de gedachte dat deze aanleg eenmalig en definitief zou zijn. De risico's van schade aan het folie bij verbreding van de weg zijn zeer groot, de financiële consequenties kunnen gigantisch zijn, want eenmaal met het werk begonnen is er geen weg meer terug. Als het fout gaat, is herstellen in de oude staat simpelweg niet meer mogelijk.</p> <p>De verbreding van de bak veroorzaakt een onaanvaardbare aantasting van de landgoederen. De landgoederen bestaan niet alleen uit bos met eeuwenoude bomen, maar ook uit weilanden, houtwallen, zichtassen, boomgroepen en de Kromme Rijn met het jaagpad, uitgeroepen tot het leukste wandelpad van 2015. Dit alles vormt een zeer fraai en geliefd coulissenlandschap. Het treffen van compenserende maatregelen maakt deze aantasting op geen enkele wijze ongedaan. De compenserende maatregelen zijn trouwens nog onvoldoende uitgewerkt en er is beslist nog geen overeenstemming over. Vanwege het gehele project Ring Utrecht wordt dit Krommerijnlandschap al ernstig aangetast, een extra aantasting van het bos door verbreding van de bak valt niet te verdedigen, juist omdat verbreding van de bak onnodig is als op de Ring Utrecht een</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p> <p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Actie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende MER Tweede Fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd" (maart 2013) dit bevestigd.</p> <p>Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp tracébesluit (2005-2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Ja

	<p>snelheid zou gelden van 80 km/u. Daarom: Verbreding binnen de bak en de snelheid ter plaatse aanpassen tot 80 km/u.</p>	<p>Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van Natuur Netwerk Nederland (NNN) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte het NNN gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de Nota van Wijziging 2020.</p>	
2	<p>ad b. Het was voor RWS al snel duidelijk dat Utrecht (stad) niet stond te springen om de verbreding. Als tegemoetkoming kwam het Rijk met extra geld voor een Dak op de Bak om zo de in 1980 ontstane scheiding tussen de landgoederen en de stad te herstellen. Dat klonk aantrekkelijk, maar inmiddels hebben de landgoederen zich zelf in de afgelopen 30 jaar al hersteld. De scheiding tussen landgoederen en stad zorgt ervoor dat Nieuw-Amelisweerd nu het meest natuurlijke en rustigste deel van de druk bezochte landgoederen is. Reeën, vogels, reptielen en planten vinden nu juist in Nieuw-Amelisweerd een rustige en veilige plek om te verblijven en zich voort te planten. Dit is tevens zo vastgesteld in de in 2012 door de gemeenteraad van Utrecht aangenomen Toekomstvisie Landgoederen 2011-2031: Rhijnauwen, formeel en levendig met nadruk op recreatie, Oud-Amelisweerd, cultuurhistorisch en formeel met nadruk op de cultuurhistorische parkaanleg en Nieuw-Amelisweerd, natuurlijk historisch gelaagd met nadruk op de natuurwaarden. Rijkswaterstaat heeft aan de stad Utrecht het Dak op de Bak aangeboden vanuit onjuiste aannames met ingrijpende en zeer kwalijke gevolgen voor de landgoederen. De aannames zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. het dak zou op gelijke hoogte liggen met het maaiveld in het bos. 2. het dak zou er voor zorgen dat de verbrede A27 in het gehele bosgedeelte van Nieuw-Amelisweerd nauwelijks te horen zou zijn. <p>Deze aannames blijken onjuist. Het dak ligt zo'n 2 tot 3 meter boven het maaiveld van het bos en de bak loopt scheef. Dit betekent:</p> <p>A. dat het Dak op de Bak vanwege de scheve ligging naar het zuiden moet worden opgeschoven, dus helemaal geen stil bos, maar juist het tegenovergestelde: extra veel herrie halverwege het bos bij Nieuw-Amelisweerd, waar al het verkeer onder de overkapping uitkomt.</p> <p>B. dat er enorm ingrijpende maatregelen genomen moeten worden om de verbinding stad en landgoederen via het sportpark Maarschalkerweerd tot stand te brengen. Utrecht overweegt zelfs om deze verbinding die de naam Groene Verbinding heeft gekregen, tot hoofdtoegang van de landgoederen te maken. Deze maatregelen pakken desastreus uit voor de landgoederen:</p> <p>I. Om de hoogte tussen het Dak van de Bak en het maaiveld van het bos te overbruggen is een soort van glooiende helling nodig die een groot deel van het nog resterende bos tussen A27 en de Kromme Rijn bij Nieuw-Amelisweerd omvat. Dat betekent naast de kap van extra bomen, een enorme karakterverandering van een belangrijk deel van het bos. Let wel: de 3 landgoederen tezamen zijn Rijksmonument, vanwege de cultuurhistorie en vanwege de bijzonderheid dat het rivierkleibos, uniek in Nederland zich tot in deze tijd heeft weten te handhaven, incl. de 18e eeuwse paden- en lanenstructuur.</p> <p>II. de Groene Verbinding als hoofdtoegang betekent dat de landgoederen juist aan de Nieuw-Amelisweerdkant extra druk worden. Met de drukte die al aanwezig is in Rhijnauwen en de druk die fors toeneemt in Oud-Amelisweerd worden de gehele landgoederen overlopen en verdwijnt de rust en de beleving in het gehele gebied. Het natuurlijke karakter zoals dat beschreven is in de eerder genoemde Toekomstvisie Landgoederen 2011-2031, waarin dieren- en plantenleven floreert, verdwijnt compleet.</p>	<p>U betoogt dat u liever geen dak op de bak wilt vanwege de vrees van extra overlast en aantasting van het rustige gedeelte van Amelisweerd. De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is, omdat zo ook de verbinding met de Houtense vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht alvast gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak, waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak, verslechtert de geluidsbelasting niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding wegen alleen op tegen de nadelen. De uitwerking van de Groene Verbinding wordt gedaan door de gemeente Utrecht, deze uitwerking gebeurt na het tracébesluit.</p>	Nee

		III. de Groene Verbinding als een brede hoofdtoegang betekent ook dat de landgoederen steeds meer uitloopgebied worden van de sportverenigingen op Maarschalkerveerd. Nu gebeurt dat al, maar straks wordt de hellingbaan in het bos van Nieuw-Amelisweerd een nieuwe sportieve attractie en wordt het Dak op de Bak een aantrekkelijke locatie om sportevenementen en samenkomsten te organiseren. Niet het dak dient de landgoederen zoals de bedoeling was, maar het dak dient de stad en brengt schade toe aan de landgoederen. Dit cadeautje van RWS is geen cadeautje. Daarom: Geen Dak op de Bak.		
	3	ad c. Uit het voorgaande kan nu geconcludeerd worden dat het naar het zuiden opgeschoven Dak op de Bak leidt tot extra en onaanvaardbare geluidstoename op de landgoederen. Het is daarom nog meer dan voorheen van belang dat er een goede geluidswering komt vanaf de provincialeweg N411 tot aan het viaduct over de Weg tot de Wetenschap. Dit dient een scherm te zijn en geen wal, omdat een wal het geluid niet voldoende 'afvangt' en veel ruimte nodig heeft. Het kan een doorzichtig scherm zijn, zodat de automobilisten enig zicht houden op het landschap en niet het gevoel hebben in een soort van tunnel te rijden als ze langs Utrecht gaan. In het kader van de 'duurzame weg' heeft Movares in opdracht van Bestuur Regio Utrecht reeds onderzoek gedaan naar een glazen overkapping over de A27. Amelisweerd werd genoemd als een van de locaties die kansrijk zijn op basis van een kosten-batenanalyse. Dit zou een mooie vervanging kunnen zijn van het Dak op de Bak en goed te combineren met geluidswering over een langere afstand. Daarom: afdoende geluidswering langs de gehele landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (glazen overkapping). In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen.	Ja
ZWE-00671	1	In het plan resp de MER is onvoldoende aandacht besteed aan resp rekening gehouden met de toename en opeenhoping van fijnstof en, onder andere, stikstofoxide, met name aan de uitgang van de tunnel (dak op de bak) noordzijde, maar ook overigens langs het nieuwe trace. Door de directe nabijheid van sportvelden lopen de sporters het risico met deze opeenhoping van stoffen in aanraking te komen, hetgeen een gevaar is of kan betekenen voor de gezondheid. Het is aannemelijk dat er aanvullende maatregelen nodig zijn om de sporters zo veel mogelijk te beschermen tegen deze schadelijke stoffen, zoals het verleggen van enkele van de sportvelden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de dak op de bak. Op de sportvelden en ook bij de tunnelmonden waar de concentraties hoger zijn, wordt nog ruimschoots aan de Europese luchtnormen voldaan. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van de emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar de maatregelen specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven én geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen. De locatie ter hoogte van de sportvelden komt daarvoor in aanmerking.	Ja
ZWE-00672	1	...	De zienswijze die is ontvangen was geheel leeg en is daarom niet voorzien van een antwoord.	Nee
ZWE-00673	1	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplempt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	De stikstofvervuiling van de natuur is nu al een halve eeuw zo groot dat nu zelfs de eiken op de Veluwe en de rupsen op de eik na jaren van slechte groei beginnen te sterven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee

	Daar draagt het wegverkeer belangrijk aan bij, ook het verkeer op de Ring. Reden temeer om de stikstofoxidenemissies van het verkeer sneller te reduceren en alles toe doen wat mogelijk is om de groei van het verkeer te stoppen, zodat de verlaging van de emissies per km van auto's en trucks ook daadwerkelijk tot minder stikstofstress in de natuur leidt. Dit nieuwe probleem van eiken- en rupsensterfte in de natuur is in de MER ook niet onderzocht. Ik dring dan ook sterk erop aan dat u de juiste maatregelen treft om het wegverkeer te verminderen.		
3	Verbreiding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
4	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelissewaard, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Ja
5	Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).	Nee
6	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaaï. Omdat met name in de oude bomen van Amelissewaard veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelissewaard).	Nee
7	De bak door Amelissewaard is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	Amelissewaard is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

9	Niet een Ring om de stad werkt, maar liever straalsgewijze openbaar vervoerverbetering.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
10	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja
11	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
12	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
13	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij	Nee

			Amelissewerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	
	14	Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	15	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
ZWE-00674	1	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelissewerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	3	De extra emissies worden gecompenseerd door NSL-maatregelen. De monitoringsrapportage 2015 NSL (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportage-nsl-2015-bijlage) stelt echter dat de daling voor fijnstof stagneert (blz3). De NEV 2015 (https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/41/nationale-energie-verkenning-2015), blz. 109 stelt dat ook na 2020 de daling duidelijk afneemt. Die geringe daling is vrijwel geheel te danken aan Euronormen voor (diesel)wegvoertuigen, oftewel roetfilters, terwijl de emissies door industrie en luchtvaart stijgen (blz. 7 Achtergronddocument Lucht, http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-luchtverontreinigende-stoffen-in-de-nationale-energieverkenning-2015_2442.pdf). Of de luchtkwaliteitsnormen in de toekomst worden gehaald is dus geheel afhankelijk van succesvolle implementatie van deze techniek. Deze techniek moet de stijgende emissies van industrie, bouw, op- en overslag, huishoudens (door houtkachels, waar sinds kort subsidie op zit) en bandenslijtage allemaal compenseren. Het afbreukrisico is groot. Als het model uitgaat van vlotte implementatie van roetfilters en theoretische emissiefactoren zijn de totale daadwerkelijke emissies zwaar onderschat!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee

4	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
5	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
6	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
7	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
8	De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten opzichte van de heel geringe tijdswinst voor passerend automobilisten. De alternatieve oplossing, OV en fiets, biedt daarvoor soelaas.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
9	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
10	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fouragegebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foeragegebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foeragegebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
11	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-eeen-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.		
12		De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
13		Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee
14		Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee
ZWE-00675	1	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.			
2	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja	
3	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee	
4	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee	
5	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee	
6	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja	

7	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpssnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
8	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foeragegebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foeragegebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foeragegebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
9	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bereiken. De geluidsschermen moeten overal tenminste 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Bovendien moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Nee
10	In het ontwerp-tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
11	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
12	Wie wil dit project eigenlijk? Vervoerders EVO en TLN pleiten voor een bereikbaar Nederland, maar dat betekent toch in de eerste plaats onnodige personenauto's van de weg afhalen, en dan in het bijzonder op het onderliggend wegennet. Zij hebben alleen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee

		<p>maar last van de verkeersaantrekkende werking van uw project.. De stad is nu al verstopt. De automobilist rijdt graag door, maar u lost met dit project de files niet op. U trekt alleen maar meer automobilisten aan, die elkaar weer in de weg zitten.</p>		
ZWE-00676	1	<p>Ik maak bezwaar tegen het ontwerpbesluit en milieueffectrapport A27/A12 Ring Utrecht, om de volgende redenen: Er zijn te weinig maatregelen tegen de ziek makende laagfrequente Brom/Zoem toon boven Utrecht, veroorzaakt door het verkeer. Rijkswaterstaat overtreedt de regels. 1) ZIEKMAKENDE BROMTOON BOVEN UTRECHT. In het milieueffectrapport wordt de geluidsnorm aangehouden, maar de geluidsnorm gaat niet over laagfrequent en infrason geluid, de bekende bromtoon boven Utrecht. De bromtoon is 24/7 aanwezig en het is altijd dezelfde toon, hij stopt nooit, alleen 's-nachts om 4 uur als er geen verkeer is of als er een file staat. Er is geen verschil tussen een harde en een zachte bromtoon, je merkt alleen als de bromtoon verdwenen is. Er is te weinig expertise en interesse bij Rijkswaterstaat en de Gemeente voor laagfrequent en infrason geluid. Een Gemeente ambtenaar heeft bij mij toegegeven, dat hij laagfrequent geluid niet kan herkennen en hij bezit ook geen meetapparatuur, maar er zijn in Nederland een miljoen mensen die er wel gevoelig voor zijn en erg ziek van worden. De A12 en de Galecopperbrug liggen veel hoger dan Utrecht, waardoor het geluid en de luchtvervuiling op de stad neerdaalt en dit wordt volgens plan over 10 jaar verholpen, dat is onacceptabel. In het plan zijn extra isolatie maatregelen voor woningen met een hoge geluidsbelasting, maar als je een woning extra isoleer dan wordt het laagfrequent geluid in de woning versterkt. In het ontwerp worden geluidsgevoelige objecten speciaal beschermd, maar de bromtoon van de A12 en A2 is in de stadshofjes in het centrum waargenomen. Mijn advies is, pak de bron goed aan, een halve overkapping voor de A12 en A2 zoals in Zeist en een het beste scherm op de Galecopperbrug. Er wordt 1 miljard aan de wegen besteed, waarvan 1 % tegen geluidsoverlast, het welzijn van de Utrechtse bevolking is ondergeschikt aan een paar minuten winst in reistijd voor de automobilisten.</p>	<p>In de richtlijnen voor de planstudie Ring Utrecht is het aspect laagfrequent geluid niet genoemd. Binnen het projectgebied zijn er namelijk geen specifieke installaties of apparaten aanwezig die LFG kunnen veroorzaken. Om die reden is het aspect laagfrequent geluid niet onderzocht in het project Ring Utrecht.</p>	Ja
	2	<p>2) RIJKSWATERSTAAT OVERTREEDT DE REGELS. De Galecopperbrug (A12) is in 2016 uitgebreid met een aantal rijstroken en gerenoveerd. Deze brug is een grote veroorzaker van de Brom/Zoemtoon in de stad Utrecht. In het ontwerpbesluit A27/A12 staan geluidschermen van 4 meter en hiermee erkent Rijkswaterstaat dat de brug boven de geluidsnorm zit, maar de bewoners van Utrecht moeten 10 jaar (tot 2026) wachten tot die schermen zijn aangebracht. Rijkswaterstaat heeft een regel dat geluidschermen alleen aangebracht worden als een weg uitgebreid wordt en er zijn in 2016 extra rijbanen op de Galecopperbrug aangelegd, maar de Utrechters moeten 10 jaar wachten. De A2 bij Papendorp is ook pas gereconstrueerd, maar er zijn niet de benodigde geluidschermen geplaatst. Bij recente metingen door Rijkswaterstaat is gebleken dat de geluidsnorm bij Papendorp zwaar wordt overschreden. RIJKSWATERSTAAT KOM JE VERPLICHTINGEN VANDAAG NA EN NIET OVER 10 JAAR! 1) Plaats alstublieft vandaag de geplande geluidschermen op de Galecopperbrug en niet over 10 jaar. Het ontwerp van de glazen schermen is al bekend, ze worden met een paar bouten gemonteerd, het zijn dezelfde schermen die langs de A2 bij de Lekbrug bij Nieuwegein zijn geplaatst. 2) Breng isolatie (bijv. steenwol) onder de brug aan , er is ruimte genoeg. 3) Leg de extra rijstrook met de hoge geluidschermen op de A12 eerst aan en begin daarna aan de A27. Voor de A27 zijn veel bezwaren en de extra rijstrook op de A12 kan zo aangelegd worden.</p>	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>Zoals u aangeeft is de Galecopperbrug in 2016 gerenoveerd, voor dit project was het destijds, op grond van de toen geldende Wet milieubeheer, eveneens verplicht om een akoestisch onderzoek uit te voeren naar de effecten. Het project omvatte een technische reconstructie en een geringe verhoging van de brug, er zijn geen nieuwe rijstroken aangelegd. Uit het akoestisch onderzoek bleek dat de renovatie van de brug niet leidde tot overschrijdingen van de grenswaarde en er was dan ook geen noodzaak tot het treffen van maatregelen. In het kader van het project Ring Utrecht is de geluidssituatie opnieuw beoordeeld. De geluideffecten van dit project moeten beoordeeld worden volgens de geldende geluideisen van de Wet milieubeheer. Daarin is een nieuwe verplichting opgenomen om de geluidbelasting in de wijken Kanaleneiland, Hoograven en Lunetten met 5 dB te verlagen. Dit leidde tot de geluidschermen zoals die in het ontwerp-tracébesluit zijn opgenomen.</p>	Ja

		<p>4) Plaats vandaag de geplande hoge geluidschermen bij Galecop Zuid, Papendorp, Kanaleneiland en Hoograven. Het verkeerslawaai (de Brom/Zoemtoon) van de A2 gaat over Papendorp zo de stad Utrecht in, vooral bij een ZW-Wind.</p> <p>Over het hoofd gezien belang: Het belang van bijna alle bewoners van Utrecht die door de Bom/Zoem toon lichamelijke klachten hebben, ongemak en spanning, vermoeidheid en irritatie, concentratiestoornissen, misselijkheid, duizelingen en depressies.</p> <p>Geraakt in belang: Mijn welzijn wordt aangetast.</p>	<p>Bij de afweging van deze maatregelen is specifiek aandacht geschonken aan de afstraling van geluid van de onderzijde van de Galecopperbrug. Onderzocht is of de geluidafstraling van de onderzijde van de brug een significante geluidbron zal gaan vormen het directe geluid van de bovenzijde van de brug door de te plaatsen geluidschermen wordt verminderd. Dit onderzoek heeft echter niet geleid tot omvangrijkere maatregelen: met de nu in het ontwerp-tracébesluit opgenomen maatregelen kan vrijwel in het gehele gebied een verlaging van de geluidbelasting met 5 dB of meer worden bereikt. Met het stillere wegdek op de A12, tweelaags ZOAB, en de nieuw te plaatsen geluidschermen wordt het geluid van de onderzijde van de brug niet dominantier .</p> <p>U geeft aan een storend brom/zoemtoon waar te nemen vanuit de richting van de A2 die altijd dezelfde toonhoogte heeft. Noch uit de metingen die onder de Galecopperbrug zijn verricht noch uit de literatuur blijkt dat de autosnelwegen rond Utrecht noch de brug een bron vormt van laag frequent geluid.. U geeft aan dat de door u waargenomen bromtoon om rond 4 uur stopt. Juist in deze periode neemt de verkeersintensiteit weer toe. Vanwege de aard van het geluid en het feit dat dit geluid ver draagt, zou het even goed een bedrijf of scheepvaart de bron kunnen zijn van de door u waargenomen bromtoon. In het richtlijnen voor de milieu-effectrapportage voor het project Ring Utrecht is het effect van laagfrequent geluid niet genoemd als een te onderzoeken aspect.</p> <p>Bij de voorbereiding van dit tracébesluit is de nodige kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen vergaard. Dit ziet eveneens op belangen van omwonenden en hun leefomgeving. Op grond hiervan heeft een zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden die ten grondslag ligt aan het tracébesluit.</p>	
ZWE-00677	1	<p>Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p>	Nee
	2	<p>Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.</p>	Nee
	3	<p>Er zijn nog vele onduidelijkheden en open vragen, er zijn ook fouten gemaakt. Door een paar maanden meer tijd te nemen was er een veel beter OTB geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn, want het modelsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het hele project niet nodig is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en gebruik nieuwe WLO scenario's) en paragraaf 2.12 Procedures.</p>	Nee
	4	<p>Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.</p>	Nee
	5	<p>Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.</p>	<p>De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging</p>	Nee
	6	<p>Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.</p>	Nee

	uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.		
7	Niet alleen wordt het onaangenamer om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
8	In Amelisseweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisseweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
11	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisseweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.	Ja
12	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
13	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
14	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd) en paragraaf 2.10 Bouwshade en nadeelcompensatie.	Nee
15	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluisverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00678	1 Amelisseweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook	Ja

		hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	
2	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
3	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
5	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
6	RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).	Nee
7	De vraag is of de uitgangspunten voor deze grote en kostbare wegoperatie nog zullen gelden wanneer de weg klaar is. - De economische groei gaat al jaren minder hard dan verwacht/gewenst. - Door veranderingen in de arbeidsmarkt is er meer sprake van thuiswerk en flexibilisering van werktijden. Hierdoor kan het weggebruik in de spijtstijd veranderen. - De komst van de automatisch bestuurbare auto kan de capaciteit van de bestaande wegen doen toenemen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
8	We zullen veel bewuster met onze keuzes voor vervoer moeten omgaan. Daar waar het kan de (elektrische) fiets, trein, bus en tram (ook in Utrecht) gaan pakken ipv. de auto. Verbreding van de snelweg lijkt een oplossing te bieden, maar dit is van korte duur en lokt weer meer auto's de weg op.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
ZWE-00679	1 Ons huis aan de Frederik Hedrikstraat 110 ligt ter hoogte van de kruising A28/Waterlinieweg. Het geluid vanaf de A27 en A28 ervaren wij nu al als zeer luid, met name bij oostenwind. Kantorenpark Rijnsweerd en woonwijk Rijnsweerd werken als versterker. Geluidsmetingen aan de geven lopen op tot ruim boven de 60db. Dit is aanzienlijk meer dan de 58db die de modellen van RWS geven (gemiddelde over het jaar, over de dag en modelmatig gesimuleerd t.o.v. standaard meetpunten). Verbreding van de A27 leidt tot verhoogde verkeersintensiteit en waarschijnlijk tot meer geluid, zeker op piekmomenten. Wij dringen aan - met of zonder verbreding - op (a) 80km zone op de ring A27/A28 ter hoogte van Rijnsweerd; (b) extra geluidsscherm op de kruising A27/A28 waar in OTB	Uit het geluidonderzoek blijkt dat de geluidbelasting na realisatie van het project Ring Utrecht voldoet aan de geluidnormen. De toekomstige geluidbelasting (prognose 2036) blijft bij uw woning beperkt tot 53 dB. Dit is 2 dB lager dan de waarde van 55 dB die op basis van het huidige geluidproductieplafond maximaal is toegestaan. Om die reden zijn in het tracébesluit geen verdergaande geluidbeperkende maatregelen opgenomen. De wettelijke geluidnormen hebben geen betrekking op de piekmomenten maar op jaargemiddelde waarden waarbij echter wel de avond- en de nachtperiode zwaarder in het gemiddelde worden meegewogen dan de dagperiode. In het natuurgebied De Zilveren Schaats zal geen sprake van een toename van geluidhinder of lichthinder ten gevolge van het project. De schermen tussen de	Nee

		opmerkelijk genoeg géén scherm staat gepland; en (c) verhoging van het geluidsscherm langs de Waterlinieweg tussen Pythagoraslaan en kruising Waterlinieweg/A28 (waarvoor de fundamente al gebouwd zijn) dit eventueel in samenspraak met de gemeente. Deze laatste wens vloeit voort uit de verwachte geluidsoverlast tijdens de werkzaamheden als omleidingen en sluipverkeer de verkeersintensiteit op de Waterlinieweg significant zullen verhogen gedurende 10 jaar (en hopelijk niet langer). Daarnaast wijzen we u erop dat voor het tegenover ons gelegen unieke natuurhistorische gebied de Zilveren Schaats (dat voor broed- en trekvogels zeer belangrijk is) meer geluids- en lichtoverlast funest is.	Waterlinieweg en het gebied blijven gehandhaafd, terwijl de verkeersintensiteit op de Waterlinieweg afneemt.	
	2	Tot slot wijs ik erop dat toenemende verkeersintensiteit door verbreding de stik- en fijnstofniveau's stijgen, ook in onze tuinen, balkons en uiteindelijk in onze huis. Ik zie in het OTB geen maatregelen om dit tegen te gaan. Wij dringen aan op plaatselijk onderzoek (en geen modelsimulaties) van huidige niveau's en verwachte toekomstige niveau's en de consequenties voor onze gezondheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied hebben een toe- of afname van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m ³ en een toe- of afname van de concentratie fijn stof van minder dan 0,4 µg/m ³ . Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Extra maatregelen zijn niet nodig. De luchtkwaliteit resultaten voor het project zijn berekend met rekenmodellen. Meten van toekomstige wegaanpassingen is niet mogelijk. Daarnaast wordt de luchtkwaliteit in Nederland continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Mede op basis van de RIVM meetresultaten worden de te hanteren uitgangspunten voor de rekenmodellen jaarlijks getoetst en zo nodig bijgesteld. Hierdoor wordt de betrouwbaarheid van rekenmodellen vergroot. In het rekenmodel worden de concentraties verontreinigende stoffen berekend langs de weg en ter hoogte van uw huis. Vanaf de weg nemen de concentraties af en zullen op grote afstand van de weg de achtergrondconcentratie benaderen.	Ja
ZWE-00680	1	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging.	Ja
	2	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-eeen-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee

4	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelissewaard, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).</p>	Ja
5	<p>Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m²) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.</p>	<p>De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelissewaard beter met elkaar te verbinden.</p> <p>Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.</p>	Nee
6	<p>De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die niet geen tunnelwettunnel is.</p>	<p>De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.</p>	Nee
7	<p>De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
8	<p>Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten.</p> <p>Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.</p>	Nee

9	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobility in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
10	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
11	Het risico van scheuren van de folie moet afgewenteld worden op de gebruikers van het snelwegennet: jaren lang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunettenen Rjinsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
12	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
13	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
14	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met	Ja

		bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	
15	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
16	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	Ja
17	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisseweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Nee
18	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
19	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
ZWE-00681	1 In het ontwerp-tracé van de A27 is een nieuw verkeersplein voorzien ter hoogte van Rijnsweerd van ongeveer 12 meter hoog. Ook wordt het tracé (met 15 rijbanen!) ongeveer 20 meter in westelijke richting (richting mijn huis) verbreed. Dit lijkt mij, gelet op mijn gezondheid en die van mijn gezinsleden (ik heb het over fijnstof en geluidsoverlast), een zeer onwenselijk situatie. Nu woon ik nog niet eens het dichtst bij het nieuwe tracé, maar er zijn ook nog woningen gelegen aan de Enny Vredelaan die op	Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.	Ja

	minder dan dertig meter van het nieuwe tracé komen te liggen. Hoe denkt u te bewerkstelligen dat de gezondheid van deze bewoners door de aanleg van het ontwerp tracé niet achteruit gaat?		
2	Ik zie (op pagina 52) dat u tussen de viaducten over de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap, voorziet in een geluidsmuur van 6 meter hoog. Dat lijkt mij bij lange na niet genoeg om het geluid van een deels op 12 meter hoog gelegen verkeersplein te weren.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.	Nee
3	Ik zie verder dat het nieuwe tracé deels over de tennisbanen van TC Rijnsweerd zal komen te liggen. Ik neem aan dat de tennisvereniging daardoor zal verdwijnen. Ook dit vermindert de leefbaarheid van de wijk. En een vermindering van de leefbaarheid heeft uiteindelijk ook zijn weerslag op de waarde van de in de wijk gelegen woningen. Zijn er plannen om dat te compenseren?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie. In het ontwerpproces is het ruimtebeslag zoveel mogelijk beperkt, maar ruimtebeslag op functies vlak langs de huidige A27 is bij de verbreding niet te voorkomen. Dit geldt ondermeer voor de tennisbanen die de vereniging huurt. De gemeente overlegt nader met u over een mogelijke nieuwe locatie. Het tracébesluit kan deze vervangende locatie niet vastleggen.	Nee
4	Verder vraag ik mij af waarom deze verbreding überhaupt nog nodig zou zijn. Ik zet daar grote vraagtekens bij	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
5	Het wegontwerp met 2x7 rijstroken in de bak bij Amelisweerd, 15 rijstroken tussen de Archimedeslaan en de Laan tot de Wetenschap en extra parallelbanen op de A12 is gebaseerd op de verkeersintensiteiten in het Global Economy (hierna GE) scenario van het toekomstscenario WLO-1 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In december 2015 heeft het PBL, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, nieuwe toekomstscenario's openbaar gemaakt: de zogenaamde WLO-2 scenario's Hoog en Laag. Het GE scenario komt overeen met een verwachte economische groei die pas in 2046 volgens het nieuwe WLO-2 scenario Hoog wordt bereikt. Als het gemiddelde van de nieuwe WLO-2 scenario's Hoog en Laag 2030 als uitgangspunt zou worden genomen, dan zijn er minder extra rijstroken nodig. Ik wijs hierbij ook op het feit dat minister Schultz de verwachting heeft uitgesproken dat binnen 20 jaar alle auto's op de Nederlandse wegen zelfrijdend zijn. Uit studies blijkt dat de filedruk met 30 procent afneemt als 10 procent van de automobilisten automatisch rijdt. Als de verwachting van de minister uitkomt, dan kan de ruim 1 miljard euro beter aan andere doeleinden worden besteed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
6	De extra rijstroken op de A27 hebben een grote verkeersaantrekkende werking. Zo neemt het verkeer op de A27 tussen Rijnsweerd en Lunetten met circa 70% toe ten opzichte van de verkeersintensiteit in 2014. Dit toont aan dat met de verbreding naar 2x7 rijstroken zoveel extra wegcapaciteit wordt geboden dat de A27 aantrekkelijk wordt voor verkeer dat nu een andere route neemt, en voor reizigers die nu nog met openbaar vervoer reizen. Dit geeft extra drukte op het stedelijk wegennet en past niet binnen het streven van de gemeente Utrecht om het autogebruik terug te dringen en gebruik van openbaar vervoer te stimuleren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
7	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
8	Het belangrijkste toetsingscriterium voor verkeer is de doorstroming op verschillende vooraf vastgestelde trajecten. In het rijksbeleid is vastgelegd dat de reistijd in de spits (de doorstroming) 2x langer mag zijn dan de reistijd bij een vrije verkeersafwikkeling. Met andere woorden een reistijdfactor van 2 leidt, volgens rijksbeleid, tot een acceptabele doorstroming op de ring.	In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord.	Nee

9	Met 2x7 rijstroken op de A27 is echter sprake van overcapaciteit. De verkeersaantrekkende werking die hier vanuit gaat, heeft negatieve gevolgen voor het milieu, met name op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. De gemeente Utrecht neemt vergaande maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze verbetering wordt met een keuze voor 2x7 rijstroken deels teniet gedaan door de hogere emissies van het extra verkeer op de snelweg. Ik vind het ongewenst dat in het gekozen wegontwerp meer asfalt wordt aangelegd dan nodig is volgens de reistijdnormen van het rijk. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid en is strijdig met de besteding van rijksgeld aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit waarin Rijk en lokale overheden de luchtkwaliteit willen verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
10	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerptractébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
11	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
12	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
13	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
14	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
15	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vreezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie.	Ja

	U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).		
16	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja	
17	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee	
18	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee	
ZWE-00682	1 Onderwerp: Niet doen. Wachten tot duidelijk wordt hoe autobezit en autogebruik de komende jaren werkelijk verandert (zelfrijdende auto's, niet bezit maar toegang is van belang voor jonge generaties, etc). Kijk naar de jonge kwalitatieve tendensen die zeker zullen doorzetten. U kent toch ook het verhaal van Kodak? Wereldleider die kapot ging omdat ze de snelle opkomst digitale fotografie niet onderkenden? Of KPN die whatsapp afdeed als marginaal? Maar o wee als een marginale maar nieuwe tendens exponentieel doorzet. 2% wordt 4% wordt 16% wordt 256% en weg ben je. Die 1 miljard kun je beter stoppen in nieuwe oplossingen die aansluiten bij de nieuwe tendensen. Wees toch alsjeblift verstandig! Onjuistheden: De kwestie van de folie jaagt me schrik aan. Als dat misgaat is de impact enorm. Niet aanzitten in afwachting van meer duidelijkheid over hoe het autogebruik en autobezit de komende jaren zal veranderen lijkt me een stuk verstandiger. Over het hoofd gezien belang: Die van toekomstige generaties. Beperk het autoverkeer! Geraakt in belang: Ja, met name lawaai en vervuilde lucht. Dit geeft gezondheidsklachten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten. Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Ja	
	2	Voor het ontwerp-tracébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee

	worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.		
3	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee
4	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerptracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
6	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse.	Nee
7	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clausule worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode tot een minimum beperkt. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is.	Ja
9	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin		
11	Ik hoop dat u als burger beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van alleen maar korte-termijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer die capaciteit terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaat. Het is laag om onze kinderen hun toekomst te ontnemen.	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisseweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermd) soorten).</p>	Ja
12	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p>	Ja

		Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	
13	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
14	Recentelijk hebben het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geconstateerd dat de aanleg van extra snelwegen in Nederland niet meer rendabel is. Dat geldt dan toch zeker voor dit project, dat door alle ingrepen in de leefomgeving van mens, dier en plant toch al extra duur is. Zelfs organisaties als RAI, Bovag, ANWB, en andere belangenbehartigers van automobilisten, pleiten er allemaal voor files op te lossen door rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie. Daarentegen veroorzaken asfalt en wegverbredingen, zeker op de lange termijn, alleen maar méér files.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
15	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	Ja
16	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee

	<p>17 Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	<p>Ja</p>
	<p>18 De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.</p>	<p>Nee</p>
	<p>19 De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.</p>	<p>De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>	<p>Ja</p>
	<p>20 Een ring om een stad heen zal deze stad niet bereikbaar maken, lijkt me. De mensen willen de stad in, en niet er omheen cirkelen! Zorg liever voor parkeergarages aan de uitvalswegen, en vooral voor hoogwaardig, betrouwbaar en frequent openbaar vervoer tussen die garages en de binnenstad. Dàt zal de stad pas echt ontsluiten!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	<p>Nee</p>
	<p>21 De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	<p>Nee</p>
	<p>22 De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidschermen moeten overall minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.</p>	<p>De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptraacébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.</p>	<p>Ja</p>
<p>ZWE-00683</p>	<p>1 In de file top 50 staan slechts enkele files die door dit project zouden moeten worden aangepakt. Allereerst merk ik op dat iedereen wel weet dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs zelf gewoon uit. Maar bovendien valt op dat de files die u met dit project zoudt willen verminderen, niet speciaal opvallen in de file top 50. Heel veel geld maar u los het probleem niet op.</p>	<p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de ontwikkeling van de (auto)mobiliteit zijn meegenomen in de modelberekeningen. Tevens is vooruitgekeken naar de effecten in 2040. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven</p>	<p>Ja</p>

		dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen. In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.	
2	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluisverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
3	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
4	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak	Ja
6	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
7	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelissewaard, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De	Ja

			<p>maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	
ZWE-00684	1	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg “verplaatsen” of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie.</p> <p>In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om ‘met de hand aan de kraan’ meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Ja
	4	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee
	5	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners	Nee

			uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	
	6	De regering stelt zich tot doel 'de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Deze doelstelling is achterhaald, en de regering zou er dus op terug moeten komen. "Voortschrijdend Inzicht" heet dat. Men kan zich altijd beter hierdoor laten leiden, dan blind op de aanvankelijk gekozen (snel-)weg door te razen en ongelukken te veroorzaken. Er is immers een veel betere oplossing mogelijk: Verbeter de infrastructuur door beter openbaar vervoer, dus niet door meer asfalt en meer autobewegingen. Want er is ook nog een andere doelstelling : ' de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden'. Dit doel is bij de alternatieve oplossing veel meer gebaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
ZWE-00685	1	Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.	Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden. Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie	Ja
	2	1. Prognose mobiliteit Binnen ons dorp is er discussie over het nut en noodzaak van de verbreding van de A27. Echter door het in tweeën knippen van de projecten A1/A27 en A27/ring Utrecht dwingt de Minister ons om te pleiten voor een verdere ontknoping van het wegennet op de ring Utrecht. Er is immers al besloten tot (deel) verbreding tussen in het project A1/A27. 1.a.Ik verzoek u om de knooppunten Rijnsweer en Lunetten te ontvlechten Er zijn nu files op de A27 maar ook veel drukte en verkeersonveilige situaties op de lokale wegen die door en langs Groenekan lopen. De uitkomst van dit project zou moeten zijn dat het onderliggende wegennet wordt ontlast.. Ik ga uit van vermindering van de hoeveelheid sluipverkeer door onze kern, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot. Ontsluiting USP : Toch constateren ik, op basis van het deelrapport Verkeer, dat bij de aansluiting Bilthoven (richting Utrecht) vertraging optreedt op de A27 door invoegend verkeer. Niet duidelijk is hoe groot deze vertraging exact is, noch de mate waarin het verkeer terugslaat op de N234 en de N417/Koningin Wilhelminaweg. . De maatregelen uit het TB A27/A1 lijken hiermee onvoldoende effect te sorteren. 1.b. Ik verzoek u om de effecten invoegend verkeer inzichtelijk te maken.	Ten aanzien van de ontvlechting van Rijnsweerd en Lunetten: In uw zienswijze verzoekt u Rijkswaterstaat de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp zijn beide knooppunten al grotendeels ontvlechten. Zo worden de verkeersstromen vanuit Hilversum en Amersfoort richting Den Haag en richting Breda/Arnhem vroegtijdig van elkaar gescheiden. Dat geldt ook voor de verkeersstroom vanuit Breda richting Amersfoort, dat via een zogeheten bypass wordt afgewikkeld. Ten aanzien van sluipverkeer:Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat ten gevolge van het project Ring Utrecht een deel van het verkeer op het onderliggende wegennet via het hoofdwegennet zal gaan rijden. Specifiek voor de Koningin Wilhelminaweg ten zuiden van de aansluiting A27 Bilthoven nemen de intensiteiten op etmaalbasis af met ongeveer 7% in de projectsituatie ten opzichte van de referentiesituatie. Ten aanzien van de ontsluiting Utrecht Science Parc (USP): met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Niet alle knelpunten op en nabij de Ring Utrecht kunnen opgelost worden, vanwege enerzijds het taakstellend budget voor het project, en anderzijds de impact en kwaliteit voor de leefomgeving omdat het ruimtegebruik voor de snelweg dan nog groter zou worden. Het specifieke knelpunt dat u benoemt in uw zienswijze, de A27 in zuidelijke richting ter hoogte van de toerit Bilthoven, is hier een voorbeeld van. Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat dit specifieke knelpunt leidt tot vertraging in de ochtendspits op de A27 in zuidelijke richting en dat de kans op terugslag op de N234 en N417 reëel is.	Nee
	3	2. scenario's WLO scenario's In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM 2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidswerende voorzieningen. Naar mijn mening dient de omgeving maximaal	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).	Nee

	<p>beschermde te worden.</p> <p>2.a. Ik wens dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.</p>		
4	<p>3. geluidwerende voorzieningen</p> <p>Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk:</p> <p>Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan:</p> <p>In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan.</p> <p>3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven.</p> <p>Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden, en de maatregelen zijn inmiddels gerealiseerd. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Dit heeft tot gevolg dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd wordt. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Wel is de start van de uitvoering - en in het verlengde daarvan ook de openstelling - van het TB Ring Utrecht vertraagd. Evengoed wordt er rekening gehouden met het feit dat op deze locatie twee keer werkzaamheden plaatsvinden en er wordt naar gestreefd om de hinder zo veel mogelijk te beperken.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al gerealiseerde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten. Op deze locatie is ProRail bezig met het opstellen van een saneringsplan in het kader van MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) Spoor, waarin onderzocht of de geluidbelasting t.g.v. spoorwegverkeer met doelmatige maatregelen kan worden verlaagd. Dit saneringsplan is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 is echter wel meegenomen in het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Meer informatie over de bovenwettelijke maatregelen vindt u op: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	Ja

5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>	Ja
6	<p>5. Uitvoeringswijze schermen In bijlage 2 van het OTB zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Ik ben van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan, bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden, eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen.</p> <p>5.a. ik wens duidelijkheid over de uitvoering van de schermen. Waarbij de voorkeur uitgaat naar waar nodig absorberend en zoveel mogelijk groene beplanting.</p>	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bilthoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidsschermen langs dit wegvak zijn uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd; ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen.</p> <p>De vormgeving van de geluidsschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p>	Nee
7	<p>6. Luchtkwaliteit Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>	Ja

	<p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit.</p> <p>Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>		
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p>	Ja
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen:</p> <p>8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen.</p> <p>Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelenpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging.</p> <p>Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>	Ja
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen</p> <p>Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark).</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over</p>	Ja

	<p>Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de NNN-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit. De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>	
11	<p>10. Realisatie met zo min mogelijk overlast Mijn angst is dat tijdens de uitvoeringsfase het dorp Groenekan onevenredig en zwaar wordt belast Zeker gezien de lange realisatieduur van de twee Projecten is het beperken van de omgevingshinder van groot belang voor de omgeving voor zowel bewoners, ondernemers als natuur. Ik hoop dat u door goede samenwerking met de gemeente de Bilt en inspanning ten behoeve van het Doorstromingsplan de omgevingshinder, ook op de aanliggende wegen weet te beperken. Bij de aanbesteding dient zeer nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan de omgevingshinder, zowel de direct als indirect, binnen de gunningscriteria 10.a. Realiseer het project met zo min mogelijk overlast voor alles wat leeft en werkt in het dorp Groenekan. Communiceer tijdens de uitvoering goed met bewoners, leer van uitvoering A27/A1</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
12	<p>11. Overige opmerkingen/adviezen: 11.a. Externe Veiligheid Als inwoner van de gemeente de Bilt vraag ik uw aandacht voor de plasbrandaandachtsgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor (beschermende) maatregelen worden getroffen. Het is aan burger niet uit te leggen dat deze wel bescherming geniet voor het plaatsgebonden risico, maar dat er geen bescherming plaatsvindt tegen een plasbrand. Terwijl juist de plasbrand uitgaat van het effect en niet van een risico. Ik acht dit een onwenselijke situatie en vragen u maatregelen te treffen bij de woningen die in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen. Ik kan mij goed voorstellen dat er in dit geval geen bouwkundige maatregelen aan de woningen zijn zoals genoemd in de regeling Bouwbesluit, maar dat in de overdracht maatregelen worden getroffen (zoals een opstaande rand) die verspreiding van een brandende plas vloeistoffen beperken of voorkomen. Een en ander op basis van gelijkwaardigheid en kosteneffectiviteit zodat er een gewogen proces plaatsvindt.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone. Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dicht bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.</p>	Nee
13	<p>11.b. Energie - Zonnepanelen In het MMA is de ambitie geformuleerd dat de energie die nodig is om het wegsysteem te laten functioneren op een duurzame wijze wordt opgewekt, waarbij gekozen wordt voor zonne-energie. Samen met de gemeente de Bilt</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p>	Nee

		ben ik van mening is dit niet ambitieus genoeg is. Het Rijk, dat eveneens invulling moet geven aan het Klimaatakkoord, kan een waardevolle bijdrage leveren aan de verduurzaming van de regio door het strategisch inzetten van de beschikbare gronden rond de snelwegen. Door hier energievoorzieningen te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen, worden diverse voordelen behaald op het gebied van klimaat, landschap, ruimtelijke efficiëntie en financiën. Ik onderschrijf dan ook het pleidooi om hier gezamenlijk, met maatschappelijke partners, nadere invulling aan te geven.		
ZWE-00686	1	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	2	Er is veel haast gemaakt, dat zie je ook aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er nog zijn. Door een paar maanden langer na te denken was er een veel beter ontwerp-tracébesluit geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn, want het modellsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het hele project niet nodig is. Van uitstel zou afstel komen, voor alle partijen beter, juist voor u.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en gebruik nieuwe WLO scenario's) en paragraaf 2.12 Procedures.	Nee
	3	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja
	4	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
	5	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten.	Nee

		Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	
6	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
7	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die niet een tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
9	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
10	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van	Nee

			de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelissewaard nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	
11	Nu hebben we nèt het klimaataccoord ondertekend, de inkt is nog nat, en dan komt u alweer met zo'n groot project dat dit accoord met voeten treedt ! Weer een mooi geval van met de mond belijden en het tegenovergestelde doen ! Want dat is natuurlijk aan de hand met dit project : Het lokt nóg meer verkeer naar en rond Utrecht , de lucht zal nóg meer verontreinigd worden, de stank zal niet te harden zijn, en de stad wordt almaar minder leefbaar. En laten we niet vergeten wat dit allemaal kost ! Geld dat volkomen verkeerd gebruikt wordt, weggegooid zelfs; dat zouden we veel beter kunnen inzetten om de doelen van dit klimaataccoord dichterbij te brengen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee	
12	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee	
13	Amelissewaard is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee	
14	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee	
15	Files kosten de mensen tijd. Natuurlijk willen we allemaal de ons toegemeten tijd zo aangenaam en nuttig mogelijk besteden, dus uw streven om dit reistijdsverlies zo veel mogelijk te beperken verdient absoluut bijval. Maar dan moeten natuurlijk wel de grootste knelpunten het eerst aangepakt worden. En dat is nu waar uw beleid tekort schiet. Want waar is dat reistijdsverlies het grootst? Dat blijkt niet op de snelwegen te zijn; het verbreden daarvan heeft daardoor weinig effect. Nee, het grootste tijdsverlies vindt plaats in of rond de stad. Nu is de ruimte in en om de steden beperkt, dus wegbreiding is daar toch al geen optie. Er is gelukkig een effectievere aanpak mogelijk: In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer-aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Park, binnenstad, etc). We moeten ook het fiets-verkeer sterk bevorderen. Er valt nog heel veel te verbeteren aan voorzieningen voor fietsers, en aan het OV-netwerk. En als we dat doen, zal het wegverkeer afnemen, en zullen de files verminderen, zonder dat we de wegcapaciteit hoeven te verhogen. Dat scheelt veel autoverkeer en dat is beter voor natuur, milieu, het klimaat – en dus ook voor de mens.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee	
ZWE-00687	1 laat NL autoluw worden. Zijn er nog niet genoeg snelwegen? schaarse natuur en landschap steeds meer versnipperd, overall herrie. Dit is een heilloze weg volgens ons Sterkte er mee.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee	

ZWE-00688	1	Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd, Daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer helemaal niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het ontwerp-tracébesluit. Dat zou dus een bedreiging voor het ontwerp-tracébesluit zijn. Heeft u daarom zo overhaast dit ontwerp-tracébesluit gepubliceerd? Dat het overhaast is blijkt wel uit de vele fouten en tekortkomingen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak (verkeersprognoses) en paragraaf 2.12 Procedure (fouten in ontwerp-tracébesluit).	Nee
	2	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	3	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.	Ja
			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
	4	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
	5	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te	Ja

		beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	
6	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
7	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
8	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
10	Wie wil dit project eigenlijk? Vervoerders EVO en TLN pleiten voor een bereikbaar Nederland, maar dat betekent toch in de eerste plaats onnodige personenauto's van de weg afhaken, en dan in het bijzonder op het onderliggend wegennet. Zij hebben alleen maar last van de verkeersaantrekkende werking van uw project.. De stad is nu al verstopt. De automobilist rijdt graag door, maar u lost met dit project de files niet op. U trekt alleen maar meer automobilisten aan, die elkaar weer in de weg zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
11	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste een stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen	Nee

		dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	
ZWE-00689	1	Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstofruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?	Het kabinet heeft diverse maatregelen genomen om de depositie van stikstof op kwetsbare natuurgebieden te verminderen. De meest relevante maatregel voor het project Ring Utrecht is de landelijke beperking van de maximum snelheid op snelwegen overdag op 100 km/uur. Andere maatregelen zijn gericht op de landbouw, zo is er budget vrijgemaakt voor boeren die willen stoppen met het houden van vee. De stikstofruimte wordt binnen het rijksbeleid verdeeld over de diverse sectoren zoals landbouw, infrastructuur, industrie en bouw. In de Passende Beoordeling 2020 zijn de stikstofdeposities op Natura2000-gebieden bepaald. Voor Natura2000-gebied Veluwe is een compensatiepakket vastgelegd in het Tracébesluit 2020.	Ja
	2	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.	Ja
	3	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	4	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
	6	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
	7	De regering stelt zich tot doel 'de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Deze doelstelling is achterhaald, en de regering zou er dus op terug moeten komen. "Voortschrijdend Inzicht" heet dat. Men kan zich altijd beter hierdoor laten leiden, dan blind op de aanvankelijk gekozen (snel-)weg door te razen en ongelukken te veroorzaken. Er is immers een veel betere oplossing mogelijk:	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee

	verbeter de infrastructuur door beter openbaar vervoer, dus niet door meer asfalt en meer autobewegingen. Want er is ook nog een andere doelstelling: 'de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden'. Dit doel is bij de alternatieve oplossing veel meer gebaat.		
8	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	Ja
10	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan om dit wettelijk af te dwingen. Het nemen van dit soort geluids-maatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Nee
11	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
12	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja
13	Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

	14	Bij de oorspronkelijke aanleg van de bak door Amelisweerd, nu jaren geleden, was ik een jonge student in Utrecht. Toen wandelde ik regelmatig in Amelisweerd, en dat doe ik nu nog steeds. Toen vond ik het vreselijk dat er dwars door 'mijn' Amelisweerd een weg werd aangelegd. Dat gevoel is niet veranderd. Ik vraag u, de situatie niet nog erger te maken. Ik verzoek u, bovenstaande opmerkingen in acht te nemen om daarmee het OTB te verbeteren.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
ZWE-00690	1	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
	2	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
	3	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja

		In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een schade aan van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
5	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
6	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerpracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
7	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
8	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
9	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
10	Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	Ja
11	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
12	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
13	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerpracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00691	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

2	<p>Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overall correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
3	<p>Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec. Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
4	<p>De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.</p>	Nee
5	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p>	Ja
6	<p>Als u files wil verminderen moet u niet de snelwegen verbreden maar het reistijdverlies in de stad en op het onderliggend wegennet aanpakken. Dat is nl. veel groter dan het reistijdverlies (en dus de toegerekende kosten) op de snelwegen rond de stad. Vanwege gebrek aan ruimte in en om de steden zal die aanpak moeten bestaan uit verbetering</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).</p>	Nee

	van het fiets- en OV-netwerk zodat het wegverkeer afneemt en met de huidige wegcapaciteit in de steden de files afnemen.		
7	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
8	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foeragegebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foeragegebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foeragegebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
9	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen	Nee

		nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.		
10	Mag ik verzoeken de argumenten van de Kracht van Utrecht mee te wegen? Deze organisatie heeft een goede analyse gemaakt van nut en noodzaak: zie http://krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/447-mkba-ring-utrecht-in-nieuwe-wlo-scenarios . U wilt toch niet beweren dat wij vanaf nu 100 jaar lang in hoge economische groei blijven, dat wij vanaf nu 100 jaar lang op fossiele brandstof blijven rijden, EN dat de Nederlandse maatschappij geen extra kosten te verduren krijgt omdat u jarenlang wegen moet afsluiten? Elk van deze beweringen is onrealistisch, maar als u dat voor minstens 1 ervan zou toegeven zou u direct besluiten het hele project te schrappen wegens ontbreken van rendement.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee	
11	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja	
12	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee	
ZWE-00692	1	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	2	In ieder geval is dit project voor mij onacceptabel als u het gebruikt om de zuidelijke wijken van Utrecht nog langer in de herrie van de A12 te laten zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
	3	Bij het democratische meerderheidsbeginsel kunnen minderheden in de verdrukking komen, maar ook de meerderheid zelf kan het slachtoffer ervan worden door conformisme en politieke correctheid. Om dergelijke verdrukking te voorkomen en het draagvlak onder de bevolking te verbreden is het goed democratisch gebruik dat de regering een onafhankelijke evaluatie van de doelstelling en de oplossing ter harte neemt. Een goede onafhankelijke evaluatie van het gehele proces blijkt nu op het moment van dit voornemen, OTB, te ontbreken.	In de procedure voor het nemen van Tracébesluiten is een onafhankelijke toetsing van het milieu-effectrapport opgenomen; deze wordt uitgevoerd door de Commissie voor de MER. Specifiek voor dit project heeft de tweede kamer verzocht om een extra onafhankelijke toetsing op het proces wat gevolgd is om tot een voorkeursalternatief voor de ring te komen. Deze toetsing is uitgevoerd door de Commissie Schoof. De Commissie Schoof heeft in haar rapport van maart 2013 geconcludeerd dat de gevolgde besluitvormingsprocedure en het participatieproces om te komen tot een voorkeursalternatief zorgvuldig zijn geweest. De Commissie voor de MER heeft in haar oordeel (2016) geconcludeerd dat het MER de essentiële milieu-informatie bevat om het	Nee

		milieubelang een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming. Ook constateren zij dat de m.e.r.- procedure zorgvuldig is doorlopen. De stelling die geuit wordt in de zienswijze dat een onafhankelijke evaluatie ontbreekt is derhalve niet juist.	
4	Voor het ontwerp-tracébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Ja
5	Recentelijk hebben het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geconstateerd dat de aanleg van extra snelwegen in Nederland niet meer rendabel is.! Dat geldt dan toch zeker voor dit project, dat door alle ingrepen in de leefomgeving van mens, dier en plant toch al extra duur is. Zelfs organisaties als RAI, Bovag, ANWB, en andere belangenbehartigers van automobilisten, pleiten er allemaal voor files op te lossen door rekeningrijden. Dat is een toekomstvast strategie. Daarentegen veroorzaken asfalt en wegverbredingen, zeker op de lange termijn, alleen maar méér files.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
6	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
7	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
9	Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
10	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
11	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dicht bij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de	Nee

		ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	
12	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
13	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
14	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidsschermen.	Nee
15	Bureau Movares heeft een mooie 'duurzame weg' ontwikkeld die uitstekend geschikt zou zijn voor de A27 ter hoogte van Amelisweerd. Dit alternatief wordt zonder meer terzijde geschoven 'omdat 'De Groene Verbinding' belangrijker wordt geacht. Dit is niet onderbouwd door opinies van groepen ter plekke.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
16	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidsschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
17	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
18	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
19	Vorig jaar heeft de milieuoorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar , belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op m" asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

		eerder een verhoging van de CO2 -uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen ? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.		
	20	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	21	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
ZWE-00693	1	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).	Nee
	3	Eind 2015 brachten het Centraal Planbureau en Planbureau voor Leefomgeving nieuwe scenario's uit voor economische groei in Nederland en de voorgenomen verbreding van de A27. De conclusie is dat de verbreding naar 2 maal 7 rijstroken zich in 100 jaar nog niet terugverdient, wat je ook met enig realisme veronderstelt voor economische groei.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	4	De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
	5	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	6	In 2015 heeft de regering toegezegd het Urgenda klimaatvonnis te gaan uitvoeren. Dan is het onacceptabel dat de minister van Infrastructuur en Milieu voortgaat op de weg van meer asfalt, omdat dat autogebruik, en zodoende de koolstofdioxide uitstoot stimuleert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	7	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
	8	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00694	1	Als Buurtschap zijn wij tegen uitvoer van de OTB Ring Utrecht. Dit onderbouwen we met de volgende punten: Het plan staat in schril contrast tot de verplichtingen die voortvloeien uit het klimaatverdrag Parijs 2015 (COP21), waaraan Nederland zich op 12 december 2015 bij stemming tezamen met bijna 200 andere deelnemers uit de hele wereld heeft verbonden. De doelstelling van dit verdrag is het terugdringen van broeikasgassen en het beperken van de opwarming van de aarde. Ten tijde van de startnotitie was dit nog niet bekend, maar dit verdrag leidt tot een wezenlijke verandering ten aanzien van de uitgangspunten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Nee
	2	Er is onvoldoende aangetoond in een MKBA dat het plan een positief rendement zal hebben. De publicatie van het Centraal Plan Bureau, persbericht 'Second opinion MKBA ring Utrecht' van 4 maart 2014 uitgevoerd in opdracht van Ministerie van IM onderschrijft dit.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).	
	3	De maatschappelijke risico's van de uitbreiding van de bak zijn ons inziens te groot. Enerzijds omdat er een groot risico is op een calamiteit ten gevolge van het lek raken van de folie. Anderzijds financieel, omdat als dit zich voordoet, de risico's niet gedekt of verzekerd zijn en de burger uiteindelijk de kosten hiervoor zal moeten dragen. Er is in dit plan onvoldoende aangetoond dat het risico beheersbaar is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.	Ja
	4	Mocht het plan toch worden uitgevoerd, dan verwachten we de volgende aanpassingen: De modelmatige berekeningen die zijn gebruikt voor de te verwachten waarden van de luchtkwaliteit en geluidshinder zijn gebaseerd op niet voldoende gevalideerde invoergegevens. Derhalve kunnen ze niet leiden tot representatieve uitkomsten. Wij stellen niet de rekenwijze ter discussie, maar wel de ingevoerde parameters en daarmee de uitkomsten.	De verkeersgegevens in het tracébesluit en in de milieu-effectrapportage zijn gebaseerd op landelijke toekomstscenario's over de Welvaart in Leefomgeving (WLO) in Nederland van de planbureaus CPB en PBL. Deze twee scenario's geven een mogelijke bandbreedte van toekomstige ontwikkelingen weer. Op basis van deze scenario's zijn met het Nederlands Regionaal Model (NRM) de prognoses voor de verkeersintensiteiten vastgesteld, zoals gehanteerd in de onderzoeken. De modelberekeningen voor luchtkwaliteit die zijn uitgevoerd ten behoeve van de milieu-effectrapportage luchtonderzoek en de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. (meest recente herziening: oktober 2019) De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Deze nauwkeurige meting gedurende een jaar voldoet aan de Europese eisen voor het toetsen van de luchtkwaliteit aan de luchtnormen. Metingen gedurende een aantal weken	Ja

		<p>voldoen niet aan de Europese eisen voor toetsing aan normen maar kunnen wel gebruikt worden voor relatieve vergelijking in de tijd en tussen locaties. Voor een overzicht van de meetpunten zie https://www.luchtmeetnet.nl/.</p> <p>Waar mogelijk worden de meetwaarden aangevuld met, dan wel getoetst aan, metingen van regionale milieudiensten. Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen ook een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Mede op basis van de RIVM meetresultaten worden de te hanteren uitgangspunten voor de rekenmodellen jaarlijks getoetst en zo nodig bijgesteld.</p> <p>Het gebruik van modellen voor het akoestische onderzoeken is onontkoombaar. Dergelijke onderzoeken worden uitgevoerd conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 5. In bijlage 1, hoofdstuk 1, is daarin tevens beschreven welke invoergegevens gehanteerd moeten worden in het onderzoek.</p>	
5	De Buurtschap wil niet meer hinder ondervinden in haar gebied door verstrooiing van licht en horizonvervuiling door de wegverlichting. De Buurtschap is onderdeel van de ecologische hoofdstructuur waar specifieke flora en fauna beschermd moet worden.	<p>Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het Natuur Netwerk Nederland (NNN), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna, Natura 2000). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden.</p> <p>Horizonvervuiling door wegverlichting in het buurtschap is niet als afzonderlijk criterium in beeld gebracht, beleving vanuit het landschap is wel gescoord in het deelrapport Ruimtelijke kwaliteit.</p>	Ja
6	<p>Uitvoeringsrisico's voor de Buurtschap zijn onder andere:</p> <p>hinder en risico's door de uitvoering van het werk zelf;</p> <p>hinder in verband met beperkte toegankelijkheid tot de Landgoederen en de woningen;</p> <p>hinder doordat er nu bestaande voorzieningen langdurig niet aanwezig zijn tijdens de bouw;</p> <p>meer schade naast de geprognostiseerde bouwruimte;</p> <p>risico's van beschadigingen van nuts- en datavoorzieningen van de huizen in de Buurtschap, omdat een groot deel ervan onder het huidige te verbreden viaduct doorlopen;</p> <p>als de plannen vertragen, ondervindt de Buurtschap daar de directe gevolgen van. Onze gewenste aanpassing is, dat wij waarborgen krijgen op al de hiervoor benoemde punten, nog voor het plan aanbesteed wordt, binnen welke grenzen de hinder en de risico's beperkt worden, ook met betrekking tot de beheersing van de werkzaamheden van de opdrachtnemers.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
7	De Buurtschap raakt minimaal 3 hectare bos kwijt. Er vindt binnen het plan geen compensatie plaats binnen de Landgoederen. De Buurtschap verwacht voldoende gecompenseerd te worden binnen haar gebied.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>In de nabijheid van de Buurtschap zijn geen geschikte locaties gevonden voor de compensatie van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) in de vorm van bos. NNN-compensatie zal derhalve plaatsvinden in de aangegeven zoekgebieden. Compensatie van bos/bomen vallend onder de Wet natuurbescherming zal verspreid over het hele plangebied plaatsvinden, deels in (de nabijheid van) Amelisweerd.</p>	Ja

	8	De Buurtschap verwacht over de gehele lengte van de A27 van de Uithof tot de dak op de bak geluidswering in de vorm van een absorberend scherm van tenminste 4 meter hoog. Een scherm verdient onze voorkeur boven een wal vanwege de beperktere breedte, waarmee veel groen gespaard kan worden.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is besloten de landschapswal tussen de bak bij Amelisweerd en de Kromme Rijn te vervangen door een landschapsscherm met een hoogte van 4 meter. Bovendien wordt op de rand van de bak een veiligheidsscherm geplaatst met een hoogte van 4 meter. Deze aanvullende inpassingsmaatregelen zijn uitgebreid beschreven en toegelicht in het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5.8 Geluidssituatie Amelisweerd.	Ja
	9	De aanleg van de Ring en specifiek de verbreding van de bak is door Rijkswaterstaat aangemerkt als hoog risico. De beheersmaatregelen bij calamiteit zijn niet in de stukken opgenomen en daarmee aan ons als Buurtschap niet bekend. Dat betekent dat wij niet kunnen overzien wat de gevolgen, zoals alternatieve constructies of verlenging van de bouwtijd zullen zijn als bijvoorbeeld de folieconstructie beschadigd raakt. Op basis van de ons bekende stukken zijn wij niet overtuigd dat er een deugdelijk noodplan aanwezig is. Wij verzoeken u ons de risicoanalyse die is opgesteld ter beschikking te stellen, zodat wij ons over de beheersmaatregelen een oordeel kunnen vormen.	De beheersmaatregelen bij een calamiteit zullen in de volgende fase van het project opgesteld worden in het calamiteitenplan. Een dergelijk plan is nog niet noodzakelijk bij het tracébesluit, en is ook nog niet op te stellen omdat dit afhangt van de bouwmethode, die later bepaald zal worden. In het geactualiseerde MER wordt dieper ingegaan op de risico's van de beschouwde bouwmethoden. Tevens is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand.	Ja
ZWE-00695	1	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	3	U hebt een keuze : U kunt ofwel klauwen met gemeenschapsgeld weg gooien naar wegverbredingen, die hun doel finaal voorbijschieten, of u kunt dat zelfde geld aanwenden op een manier die wel werkt : Bouw parkeergarages, en zorg voor goed openbaar vervoer tussen deze garages en de werkplekken (Utrecht Science Park, binnenstad, etc.);dat zal heel veel autoverkeer schelen, en is goed voor milieu en klimaat ! Wat kiest u?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	4	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
	5	Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).	Nee
	6	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	7	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee

	Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.		
8	U rekent uit dat bij realistische groei de norm uit de nota mobiliteit nauwelijks wordt overschreden indien het project niet doorgaat. De norm is 2 en zonder het project haalt u 2,1. Indien u het project uitvoert daalt dat tot 1,2. Dat is dus overkill. Bovendien betekent het dat de reistijd in de spits nog steeds langer is dan daarbuiten, dus dat u gewoon files houdt. Met veel goedkopere maatregelen kunt u al ervoor zorgen dat u vanuit 2,1 daalt tot naar 2. Verdere daling, tot 1,2, is overbodig. Daarbij moet ik nog zeggen dat wat in de stukken een "realistische groei" heet waarschijnlijk zelfs nooit gerealiseerd gaat worden. U verwacht toch zeker ook niet dat Nederland de komende decennia kan blijven groeien?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
9	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
10	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
11	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging	Nee
12	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
13	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
14	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de	Nee

		gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp-tracébesluit mag stellen.	kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	
	15	Wilt u alstublieft rekening houden met de last die aanliggende wijken en dus bewoners zullen krijgen. Het is nu al erg genoeg met de herrie en de vieze lucht!	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
ZWE-00696	1	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja
	2	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	4	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
	5	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee

6	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
8	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
9	Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppen, en het leefklimaat daar verslechteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
10	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja
11	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluiipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
12	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.		
ZWE-00697	1	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	Ja
	2	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	3	Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstofruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?	Het kabinet heeft diverse maatregelen genomen om de depositie van stikstof op kwetsbare natuurgebieden te verminderen. De meest relevante maatregel voor het project Ring Utrecht is de landelijke beperking van de maximum snelheid op snelwegen overdag op 100 km/uur. Andere maatregelen zijn gericht op de landbouw, zo is er budget vrijgemaakt voor boeren die willen stoppen met het houden van vee. De stikstofruimte wordt binnen het rijksbeleid verdeeld over de diverse sectoren zoals landbouw, infrastructuur, industrie en bouw. In de Passende Beoordeling 2020 zijn de stikstofdeposities op Natura2000-gebieden bepaald. Voor Natura2000-gebied Veluwe is een compensatiepakket vastgelegd in het Tracébesluit 2020.	Ja
	4	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	5	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp-tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
	6	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.	Ja

		De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.	
		Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	
7	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
8	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die niet geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
10	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
11	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee

	13	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
	14	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
ZWE-00698	1	...	De zienswijze die is ontvangen was geheel leeg en is daarom niet voorzien van een antwoord.	Nee
ZWE-00699	1	Ik woon in een monumentale boerderij vlakbij wildviaduct de wildsche hoek. 2 jaar geleden is de A28 al verbreed en is er een extra rijstrook bijgekomen. Ondanks dat er toegezegd is op dat moment dat het geluid niet zou toenemen is dat wel gebeurt. Wij kunnen op dit moment niet meer met de ramen open slapen wat een grote verstoring geeft van de nachtrust. Ik maak me grote zorgen om de verbreding van 9 meter due gepland is.	In het WAB A28 Utrecht-Amersfoort was tweelaags ZOAB opgenomen op de A28 ter hoogte van uw woning, inclusief het viaduct van de Wildsche Hoek. Bij de uitvoering is dat niet gedaan, waardoor u mogelijk meer hinder heeft ervaren dan in het onderzoek voor de A28 benoemd. Vooruitlopend op het project Ring Utrecht is alsnog tweelaags ZOAB op het viaduct aangebracht en zijn ook stillere voegovergangen aangebracht. De werkzaamheden zijn in de periode juli-augustus 2017 uitgevoerd. Als gevolg van het project Ring Utrecht zal de geluidbelasting ter plekke niet hoger worden dan momenteel al - op grond van de geldende geluidproductieplafonds is toegestaan.	Ja
	2	Dat er geen geluidstoename meer bij zou komen geloof ik niet.	Zie antwoord bij punt 1.	Nee
	3	Verder maak ik mij ernstig zorgen om de waardevermindering van mijn monumentale boerderij. deze is slecht geïsoleerd tegen geluid vanwege beperkingen die me tijdens de verbouwing zijn opgelegd door monumentenzorg. Toen ik deze boerderij kocht in 2001 is me toegezegd dat de A28 niet verbreed zou worden en dat zou nu voor de 2e keer gebeuren. Verder maak ik mij ernstig zorgen om de waardevermindering van mijn monumentale boerderij. deze is slecht geïsoleerd tegen geluid vanwege beperkingen die me tijdens de verbouwing zijn opgelegd door monumentenzorg. Toen ik deze boerderij kocht in 2001 is me toegezegd dat de A28 niet verbreed zou worden en dat zou nu voor de 2e keer gebeuren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
	4	Verder zal het een grote aanslag zijn op het wild dat gebruik maakt van het wild viaduct. Het aantal reeën die hier gebruik van maakt is al veel minder geworden sinds de vorige verbreding door het geluidsoverlast en licht overlast. Ik vind het onacceptabel dat er geen geluidsscherm gepland is thv landgoed Oostbroek tot aan het wildviaduct. Ik ben dan ook genoodzaakt om me met hand en tand te verzetten tegen de huidige plannen	De wegverbreding heeft geen invloed op het functioneren van de Wildsche Hoek als faunaverbinding vanwege de grote omvang van de ecopassage. De verhouding tussen de vrije ruimte onder het viaduct en de lengte van de onderdoorgang blijft ruim voldoende. Mede dankzij de inrichtingsmaatregelen in en rond het wildviaduct Wildsche Hoek zal dit een heel goed functionerende faunapassage blijven. Gegevens over een verminderd gebruik van het wildviaduct door reeën zijn ons niet bekend. Reewildtellingen in de provincie Utrecht wijzen niet op een achteruitgang van de reeënstand in het gebied. Op basis van reewildtellingen door de Faunabeheereenheid	Nee

			Utrecht kan worden geconcludeerd dat de reeënstand in de provincie Utrecht zich de afgelopen tien jaar op een min of meer stabiel niveau bevindt. Zaal bij punt 1 aangegeven zal de geluidbelasting met het project niet hoger zijn dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, uitgaande van tweelaags ZOAB op het viaduct.	
ZWE-00700	1	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	Ja
	4	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	5	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet net niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee

6	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisseweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisseweerd).	Nee
7	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerptrajectbesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
8	Amelisseweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisseweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
9	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foeragegebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foeragegebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foeragegebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
10	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisseweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisseweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisseweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee

	11	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
	12	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
ZWE-00701	1	De geluidsoverlast zal toenemen. Meer fijnstof in mijn huis, omdat er meer verkeersbewegingen gaan plaatsvinden. Meer CO2 en meer drukte op de toegangswegen. Over het hoofd gezien belang: Ja, de belangen van de bewoners van de omliggende woonwijken. De gezondheid van mijn kinderen staat op het spel! De toename van geluidsoverlast is tot daar aan toe, maar de toename van de hoeveelheid fijnstof veroorzaakt door de toename van de verkeersdrukte gaan mij te ver! Ik maak mij ernstige zorgen over niet alleen mijn eigen gezondheid en die van mijn partner maar ook zeker die van mijn kinderen. Geraakt in belang: De gezondheid van mijn gezin staat op het spel!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de wijk Lunetten.	Ja
ZWE-00702	1	Met toenemende verbazing neem ik kennis van de te komen wijzigingen op het tracé A27/A12. Als verkeersdeskundige bij Dynniq (voormalig Imtech Traffic and Infra en Peek Traffic BV), zie ik met ledenogen aan hoe achterhaald beleid volgt op achterhaalde verkeerskundige onderzoeken. Ik zal punten uitlichten waarom ik denk dat de plannen die nu op de plank liggen niet doordacht en van deze tijd zijn. Ik moet opmerken dat ik niet spreek namens Dynniq, maar als ingenieur in de sector van Infra techniek welke waarin ik ervaring heb opgedaan bij Peek Traffic, Imtech Traffic en Infra en Dynniq.	Het project Ring Utrecht moet voldoen aan wet- en regelgeving. Bovendien is er stand beleid waar een project niet van af kan wijken. Zo kan een project geen andere economische scenario's hanteren dan de beleidsmatig vastgestelde. Zo wordt voorkomen dat op landelijk niveau verschillende aansluitende projecten met andere aannamen en uitgangspunten werken en daarmee niet op elkaar aansluiten. Voor de onderbouwing van het TB is de meest recente versie van het te hanteren verkeersmodel NRM toegepast.	Ja
	2	Haalbaarheid, kosten en de aanbestedingscultuur Zoals u weet zal dit project minstens 1200 miljoen gaan kosten. Dit zijn de geraamde kosten waar aannemers op zullen inschrijven. Ons bedrijf, Dynniq, zal deel van een consortium kunnen zijn om dit werk uit te gaan voeren. In mijn werk heb ik veel ervaring opgedaan met projecten voor Rijkswaterstaat. Het verbaast mij dat de VVD voorstander is gebleven van een project dat zo veel geld kost en uit rekenmodellen van verschillende onafhankelijke instanties niet rendabel blijkt. Dat meer asfalt niet rendeert, is al sinds jaar en dag hét mantra bij mij op de werkvloer. We zullen moeten werken aan slimmere oplossingen om verkeer in goede banen te leiden. Als het om de kosten gaat maak ik mij grote zorgen om de aanbestedingscultuur. Ik heb aan veel projecten gewerkt die niet rendabel blijken te zijn, en worden gecompenseerd met meerwerken. Gezien de omvang van dit project verwacht ik zeker dat dat hier het geval gaat zijn. Het is zoals u weet ook een risicovol project waarbij de kosten, ook vanuit die aanbestedingscultuur, flink zullen oplopen. Het principe is simpel. Als een project niet rendabel blijkt te zijn zullen voor de meerwerken, die uit die risicovolle werken gaan ontstaan, de hoofdprijs worden gevraagd. De problemen zoals zich nu voordoen bij de bouw van de A4 zullen hier ook kunnen optreden. De kans hierop is zeer hoog ingeschat door verschillende specialisten. Wat betreft de kosten wil ik opmerken dat het mij opvalt dat RWS makkelijk geld uitgeeft en dat is hier andermaal het geval, al voordat begonnen is. Als RWS commerciëler zou zijn ingesteld zouden veel projecten geen doorgang vinden omdat ze eenvoudigweg niet	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee

	<p>rendabel zijn. Ik ondervind dit aan den lijve en het is erg frustrerend om keer op keer de verspilling te moeten zien. Hoewel RWS van de overheidsinstanties hierin niet alleen staat, spannen ze van wat ik meemaak de kroon. Het is moreel gezien de juiste keuze om dit werk slimmer op te pakken. Geef het geld goed uit, of doe het niet.</p>		
3	<p>Peak Travel, berekeningen CPB, meerwegen meer verkeer</p> <p>De laatste jaren verschijnen er meer en meer studies die laten zien dat economische groei niet hand in hand gaat met verkeerstoename. Een voorbeeld hiervan is de studie die gedaan is door Adam Millard Ball en Lee Schipper in 2009. Ze laten zien dat in de geïndustrialiseerde wereld de mobiliteit zijn maximum heeft bereikt.</p> <p>Een deel uit een artikel over dit rapport: <i>'What they find is that, prior to recent years, two forms of transit have driven most of the growth in miles travelled, and thus energy use: air and car travel. And, although air travel has continued to increase, car travel has started to decline (a trend that predates the oil price shock of recent years). As a result, since 2003, total miles travelled have flattened out and has started to decline in some countries. This flattening out is even more apparent when graphed against per-capita GDP. Here, most countries show a flattening out once they hit a per-capita GDP of \$25,000 (in the US, the figure is \$35,000, while Sweden shows a continuing risej.'</i> Bron: <i>Ars Technica, Trends suggest industrialized world may be hitting peak travel.</i> Dit onderzoek is uitgevoerd in ons omringende landen zoals Duitsland, Frankrijk en Groot Britannië.</p> <p>Zeven jaar later komt ook het CPB met vergelijkbare conclusies. Enkele weken geleden hebben we kennis kunnen nemen van het onderzoek dat gedaan is waaruit blijkt dat de investeringen in onze infrastructuur moeten worden herzien. Het rapport is voor een ieder te vinden op de site van het CPB en ik neem aan dat u hier kennis van heeft genomen. Eén van de conclusies luidt dat het accent verplaatst moet worden. Uit dit rapport: <i>'Al met al wordt capaciteitsuitbreiding minder noodzakelijk en verschuift het accent van uitbreiding van de netwerken naar het beheer en onderhoud van bestaande capaciteit.'</i> Het paradigma verschuift, waarmee inzichten die zijn gebruikt voor het OTB A12/A27 zijn achterhaald.</p> <p>Bovenstaande gegevens zijn bij mij op werkvloer sinds jaar en dag bekend, van verkeersdeskundige tot aan project management. Wij zetten momenteel in op coöperatieve systemen die auto's, bussen en fietsers met wegkantsystemen en verkeersregelautomaten laat communiceren om zo de doorstroming te verbeteren. De infrastructuur kan gedeels blijven zoals hij is als voertuigen intelligent worden. Deze moderne kijk op zaken is RWS vreemd, is mijn ervaring. Gemeenten en provincies gaan hier vaker in mee, wanneer zij over voldoende budget beschikken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p> <p>Voor het opstellen van de landelijke verkeersprognoses wordt uitgegaan van de door het CPB/PBL vastgestelde toekomstscenario's. CPB/PBL verwerken in hun scenario's de meest recente (internationale) ontwikkelingen op het gebied van economie, ruimte en mobiliteit. Zie 'Nederland in 2030 en 2050: twee referentiescenario's' (Planbureau voor de Leefomgeving en Centraal Planbureau Den Haag, 2015). Daarin wordt onder andere verwezen naar OECD (2013), Long-term economic growth projections in the Shared Socioeconomic Pathways.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Opgemerkt wordt dat te hanteren uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen met het NRM jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden steeds de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p>	Ja
4	<p>Bezwaar als omwonende</p> <p>Buiten de punten die ik hiervoor heb genoemd als deskundige in de sector heb ik ook grote zorgen voor mijn directe leefomgeving. Dit betreft luchtkwaliteit, verlies van natuur en geluidsoverlast.</p> <p>Meer asfalt leidt altijd tot meer verkeer en dit zal gevolgen hebben voor mij als omwonende.</p>	<p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
5	<p>De luchtkwaliteit is al beneden peil in Utrecht. Zelfs als we de komende decennia massaal elektrisch gaan rijden hebben we nog steeds geen schone lucht. Zie ook hiervoor recent opgedane inzichten uit een studie gepubliceerd door Atmospheric Environment. Hierover is onlangs bericht door verschillende kranten, waaronder de Telegraaf en de Volkskrant.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p>	Ja

		Zelfs zonder verbrandingsmotoren blijven we zitten met grote hoeveelheden fijnstof. Hoewel het niet wegneemt dat we af moeten van fossiele brandstoffen, blijft beperking van het verkeer rond Utrecht hoe dan ook een speerpunt.		
	6	Er moet gezocht worden naar alternatieven in de vorm van openbaar vervoer, parkeerplaatsen buiten de stad en fietsvoorzieningen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)	Nee
	7	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een vlies met talud gemaakt. Het is onaanvaardbaar dat u nu aan de uitspraak van de rechter voorbijgaat door de bak alsnog breder te maken. Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde.	De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende MER Tweede Fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.	Ja
	8	Geluidsoverlast is nu al een probleem in alle aanliggende wijken van de A27 en A12 in Utrecht. De benodigde maatregelen zijn nu al niet afdoende en met de te komen toename van zal dit nog erger gaat worden.	Zoals uit de milieu-effectrapportage blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af.	Nee
	9	Ik verzoek u bovenstaande te gebruiken om daarmee het Ontwerptracébesluit A27/A12 te verbeteren. Er zijn vele alternatieven die RWS en de politiek nu niet op hun radar hebben. Alternatieven die goedkoper zijn en betere doorstroming garanderen. De lijst met bezwaren op dit besluit is eindeloos. Pas het aan naar economisch, milieutechnisch en voor omwonenden haalbare doelstellingen.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
ZWE-00703	1	In het OTB merkt u op dat er in het gebied nog geen archeologisch onderzoek gedaan is, hoewel er grote kans is dat er nog resten zijn van de Romeinse limes. Ze dreigen waardevolle archeologische sporen verloren te gaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
	2	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	3	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	5	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee

	6	Tenslotte heb ik een meer persoonlijk bezwaar: gedurende de bouwperiode zal het voor mij (en veel van mijn collega's) moeilijker worden om per fiets, lopend of met het openbaar vervoer naar ons werk op het Utrecht Science Park te komen, door afsluitingen en omleidingen, onder andere bij de nu al zeer drukke Weg tot de Wetenschap en Archimedeslaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).	Nee
ZWE-00704	1	Vorig jaar heeft de milieuorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar , belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op m" asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2 -uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen ? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	4	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.	Ja
			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
	5	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	7	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	8	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij eventuele schade aan van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
	9	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
	10	Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
	11	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
ZWE-00705	1	Ik maak me ernstig zorgen over de dieren die in Amelisweerd leven, zoals reeën, dassen en vossen. Als er vele bomen verdwijnen, komen deze dieren nóg meer in de verdrukking. Ook broedvogels verliezen waardevolle broedplekken en komen slecht tot broeden bij teveel verkeerslawaaï. De verbreding van de A27 en de bomenkap die hiermee gepaard zou gaan is desastreus voor de in Amelisweerd levende dieren. Ook voor hen vraag ik u de plannen voor de verbreding van tafel te vegen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	2	De extra emissies worden gecompenseerd door NSL-maatregelen. De monitoringsrapportage 2015 NSL	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee

	<p>(https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportage-nsl-2015-bijlage) stelt echter dat de daling voor fijnstof stagneert (blz3). De NEV 2015 (https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/41/nationale-energie-verkenning-2015) ,blz. 109 stelt dat ook na 2020 de daling duidelijk afneemt. Die geringe daling is vrijwel geheel te danken aan Euronormen voor (diesel)wegvoertuigen, oftewel roetfilters, terwijl de emissies door industrie en luchtvaart stijgen (blz. 7 Achtergronddocument Lucht, http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-luchtverontreinigende-stoffen-in-de-nationale-energieverkenning-2015_2442.pdf). Of de luchtkwaliteitsnormen in de toekomst worden gehaald is dus geheel afhankelijk van succesvolle implementatie van deze techniek. Deze techniek moet de stijgende emissies van industrie, bouw, op- en overslag, huishoudens (door houtkachels, waar sinds kort subsidie op zit) en bandenslijtage allemaal compenseren. Het afbreukrisico is groot. Als het model uitgaat van vlotte implementatie van roetfilters en theoretische emissiefactoren zijn de totale daadwerkelijke emissies zwaar onderschat!</p>		
3	<p>Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
4	<p>Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidsschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).</p>	Nee
5	<p>Om tot een positieve MKBA te kunnen komen bent u er blijkbaar van uitgegaan dat de Nederlander nog 100 (honderd!) jaar lang accijns op benzine en diesel zal blijven betalen. Dan kunt u toch een heel stukje verder in de toekomst kijken dan ik ! Het lijkt mij ook echt totaal niet te rijmen met alle nationale en internationale afspraken omtrent CO2 uitstoot.</p>	<p>Deze manier om met accijns om te gaan is standaard in de werkwijze van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Het is inherent aan het gebruik van prognoses dat aannames over de toekomst gemaakt worden. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Nee
6	<p>De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p>	Nee
7	<p>Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p>	Nee
8	<p>Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.</p>	<p>De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.</p>	Nee
9	<p>De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	Nee
10	<p>Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).</p>	Nee

		schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.		
	11	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	12	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	13	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
	14	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee wordt de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor weer functioneel.	Ja
ZWE-00706	1	Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	2	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwshade en nadeelcompensatie.	Nee
	3	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
	4	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	5	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van	Ja

		deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	
6	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisseweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisseweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Ja
7	Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd, daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer helemaal niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het ontwerp-tracébesluit. Dat zou dus een bedreiging voor het ontwerp-tracébesluit zijn. Heeft u dit daarom zo overhaast gepubliceerd? Uw haast blijkt uit de vele fouten en omissies die erin zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
8	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
10	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.	Ja

		<p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	
11	<p>Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.</p>	<p>De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden.</p> <p>Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.</p>	Nee
12	<p>Als u files wil verminderen moet u niet de snelwegen verbreden maar het reistijdverlies in de stad en op het onderliggend wegennet aanpakken. Dat is nl. veel groter dan het reistijdverlies (en dus de toegerekende kosten) op de snelwegen rond de stad. Vanwege gebrek aan ruimte in en om de steden zal die aanpak moeten bestaan uit verbetering van het fiets- en OV-netwerk zodat het wegverkeer afneemt en met de huidige wegcapaciteit in de steden de files afnemen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).</p>	Nee
13	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	Ja
14	<p>Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen)</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de</p>	Nee

		garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	
ZWE-00707	1	Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	2	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
	3	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
	4	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	5	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidsscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	Ja
	6	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade	Ja

		aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
7	Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd, daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer helemaal niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het ontwerp-tracébesluit. Dat zou dus een bedreiging voor het ontwerp-tracébesluit zijn. Heeft u dit daarom zo overhaast gepubliceerd? Uw haast blijkt uit de vele fouten en omissies die erin zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
8	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen – het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
10	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
11	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m ²) te klein	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad	Nee

		om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	
12		Als u files wil verminderen moet u niet de snelwegen verbreden maar het reistijdverlies in de stad en op het onderliggend wegennet aanpakken. Dat is nl. veel groter dan het reistijdverlies (en dus de toegerekende kosten) op de snelwegen rond de stad. Vanwege gebrek aan ruimte in en om de steden zal die aanpak moeten bestaan uit verbetering van het fiets- en OV-netwerk zodat het wegverkeer afneemt en met de huidige wegcapaciteit in de steden de files afnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
13		Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpssnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
14		Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidsschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
ZWE-00708	1	Mag ik verzoeken de argumenten van de Kracht van Utrecht mee te wegen? Deze organisatie heeft een goede analyse gemaakt van nut en noodzaak: zie http://krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/447-mkba-ring-utrecht-in-nieuwe-wlo-scenarios . U wilt toch niet beweren dat wij vanaf nu 100 jaar lang in hoge economische groei blijven, dat wij vanaf nu 100 jaar lang op fossiele brandstof blijven rijden, EN dat de Nederlandse maatschappij geen extra kosten te verduren krijgt omdat u jarenlang wegen moet afsluiten? Elk van deze beweringen is onrealistisch, maar als u dat voor minstens 1 ervan zou toegeven zou u direct besluiten het hele project te schrappen wegens ontbreken van rendement.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	2	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee

	lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.		
3	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
4	Een ring om een stad heen zal deze stad niet bereikbaar maken, lijkt me. De mensen willen de stad in, en niet er omheen cirkelen! Zorg liever voor parkeergarages aan de uitvalswegen, en vooral voor hoogwaardig, betrouwbaar en frequent openbaar vervoer tussen die garages en de binnenstad. Dat zal de stad pas echt ontsluiten!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
5	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
7	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
8	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
9	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
10	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
11	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan	Nee

		de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	
12	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
13	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
14	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
15	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dicht bij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
16	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
17	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark	Ja

			aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak	
18	Mensen in volkstuinten, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
19	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).		De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
20	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen : http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
ZWE-00709	1	Verbreden van de fuik aan de onderkant geeft opstoppingen aan het einde van de fuik. Het heeft totaal geen zin meer asfalt voor een betere doorstroming van auto's aan te leggen. Zie ook de recente ervaringen in de regio tussen Leiden en Den Haag. Pas als heel Nederland een grote asfaltbaan is, zullen de files verdwijnen want dan zijn inmiddels ook alle weldenkende mensen die hun gezondheid belangrijk vinden, dit land ontvlucht!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	2	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	3	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja

		In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
4	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet. De schadeclaims zullen uw begroting vele malen te boven gaan, en wie betaalt dit: de belastingbetaler, de burger!	Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.	Ja
5	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee
7	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur	Ja

	<p>verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>(verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.</p>	
8	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foeragegebieden.</p>	<p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foeragegebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foeragegebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB</p>	Ja
9	<p>Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.</p>	Nee
10	<p>Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p>	Nee
11	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>	Ja
12	<p>Maar niet alleen de geluidsoverlast wordt groter en reikt verder, maar vooral ook de luchtkwaliteit wordt vele malen slechter: de hoeveelheden fijnstof die nu al op ons</p>	<p>De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet</p>	Ja

	<p>neerदारrelen worden hoger bij meer autoverkeer. Zolang de auto-industrie wegblijft door gebruik van sjoemelsoftware en veel te hoge normen voor de uitstoot van uitlaatgassen (waar onze regering zich zelfs nu al niet aan houdt) zal onze gezondheid steeds meer worden aangetast. De kosten voor de gezondheidszorg in Utrecht zullen drastisch stijgen!</p>	<p>van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het NSL. Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	
	<p>13 Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec. Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	<p>Nee</p>
ZWE-00710	<p>1 De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschiuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p>	<p>Ja</p>
	<p>2 Op de monitoringstool 2015 verdwijnen er in 2030 op de diverse afslagen dagelijks tienduizenden voertuigen. De berekeningen zijn daarom ongeldig en moeten worden overgedaan. Dit is een voorbeeld van de vele fouten die in het ontwerp-tracébesluit zitten, en die het eigenlijk ongeldig maken. Doe het over, maar dan goed!</p>	<p>De monitoringstool is een instrument wat gebruikt wordt voor de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), waarvan de Ring Utrecht onderdeel uitmaakt. De NSL monitoringstool is een landelijk goedgekeurd rekenmodel voor het berekenen van de luchtkwaliteit. De invoer van verkeersgegevens en prognoses wordt jaarlijks geüpdatet door de eigen wegbeheerder ofwel voor rijkswegen door Rijkswaterstaat, voor provinciale wegen door de provincie en voor gemeentelijke wegen de gemeente. Hierdoor is het mogelijk dat bij overgangen van de rijksweg naar een gemeentelijke weg de verkeersintensiteiten niet precies overeenkomen. Zeker als het om prognoses gaat, zoals 2030. Dit aandachtspunt is bekend en wordt meegenomen bij de jaarlijkse evaluatie en rapportage van de monitoring door het RIVM. U kunt de RIVM rapportages vinden op de site www.nsl-monitoring.nl. Voor de verkeerskundige prognoses voor het jaar 2030 is gebruikgemaakt van het voorgeschreven Nieuw Regionaal Model (NRM). Deze prognoses zijn gebruikt voor de berekeningen voor luchtkwaliteit in het ontwerp-tracébesluit/milieueffectrapport. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat de kwaliteit in het ontwerp-tracébesluit/milieueffectrapport hoog is. Omdat gewerkt is met wettelijk goedgekeurde modellen zijn de berekeningen geldig.</p>	<p>Nee</p>
	<p>3 De 'Duurzame weg': een glazen overkapping over de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd is nooit in stemming gebracht, maar wordt niet nader onderzocht. Dit is zeer nalatig en dient alsnog te gebeuren. Positieve uitkomst moet worden meegenomen in ontwerp.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).</p>	<p>Nee</p>
	<p>4 De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.</p>	<p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de</p>	<p>Ja</p>

			<p>kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>	
5	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee	
6	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee	
7	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake).</p> <p>De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan.</p> <p>Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.</p>	Nee	
8	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee	
9	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouw machines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouw machines zijn in het algemeen beperkt,	Nee	

		lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	
10	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
11	De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten opzichte van de heel geringe tijdswinst voor passerend automobilisten. De alternatieve oplossing, OV en fiets, biedt daarvoor soelaas.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
12	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluisverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerpbesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
13	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
14	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van	Ja

		Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
15	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
16	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	Ja
17	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Nee
18	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
19	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
20	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee

	21	De stikstofvervuiling van de natuur is nu al een halve eeuw zo groot dat nu zelfs de eiken op de Veluwe en de rupsen op de eik najaren van slechte groei beginnen te sterven. Daar draagt het wegverkeer belangrijk aan bij, ook het verkeer op de Ring. Reden temeer om de stikstofoxidenemissies van het verkeer sneller te reduceren en alles toe doen wat mogelijk is om de groei van het verkeer te stoppen, zodat de verlaging van de emissies per km van auto's en trucks ook daadwerkelijk tot minder stikstofstress in de natuur leidt. Dit nieuwe probleem van eiken- en rupsensterfte in de natuur is in de MER ook niet onderzocht. Ik dring dan ook sterk erop aan dat u de juiste maatregelen treft om het wegverkeer te verminderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	22	Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
ZWE-00711	1	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	Ja
	2	De bereikbaarheid van de regio moet nodig verbeterd worden, en gelukkig is dit ook zeker mogelijk ! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een geheel andere : de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak zal niet tot het gewenste resultaat leiden. Sterker nog, het resultaat zal zijn doel totaal voorbij schieten. Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nóg minder toegankelijk, en verzieken daar het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	3	Nu hebben we nèt het klimaataccoord ondertekend, de inkt is nog nat, en dan komt u alweer met zo'n groot project dat dit accoord met voeten treedt ! Weer een mooi geval van met de mond belijden en het tegenovergestelde doen ! Want dat is natuurlijk aan de hand met dit project : Het lokt nóg meer verkeer naar en rond Utrecht , de lucht zal nóg meer verontreinigd worden, de stank zal niet te harden zijn, en de stad wordt almaar	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

	minder leefbaar. En laten we niet vergeten wat dit allemaal kost ! Geld dat volkomen verkeerd gebruikt wordt, weggegooid zelfs; dat zouden we veel beter kunnen inzetten om de doelen van dit klimaataccord dichterbij te brengen.		
4	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
5	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp-tracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
6	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
7	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja
8	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te	Nee

	<p>het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.</p>	<p>verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	
9	<p>De Europese normen voor luchtvervuiling zijn veel te ruim en zullen \ongetwijfeld nog voor 2026 strenger gemaakt worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden. Het is bovendien volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Nee
10	<p>In de file top 50 staan slechts enkele files die door dit project zouden moeten worden aangepakt. Het ergert mij dat u zich zo druk maakt om een paar procenten van de totale filedruk in Nederland. Verder merk ik op dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs zelf uit. Maar bovendien valt op dat de files die u met dit project zou willen verminderen, in de file top 50 helemaal niet prominent zijn. U steekt heel veel geld in een relatief klein probleem, en lost dan dat probleem niet eens op. Ik vind het onbetamelijk dat u ons geld en de tijd van ambtenaren en politici, maar ook de onze, zo verspilt.</p>	<p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de ontwikkeling van de (auto)mobiliteit zijn meegenomen in de modelberekeningen. Tevens is vooruitgekeken naar de effecten in 2040. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen. In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja
11	<p>De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee

		En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.		
	12	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	13	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
	14	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00712	1	Mijns inziens zijn de plannen om de capaciteit van de Ring Utrecht sterk op te voeren, onder andere door verbreding van de A27, bijzonder schadelijk. Ze leiden tot een groei van het wegverkeer, met hogere emissies van CO2 en vervuulende stoffen, zoals stikstofoxiden. Dit terwijl klimaatverandering juist tot een snelle verlaging van CO2-emissies noopt, zoals bevestigd door het "klimaatverdrag", dat nog in uitvoering genomen moet worden, en door het Paris Agreement. Het in dat laatste verdrag genoemde doel om de opwarming te beperken tot ruim beneden de 2 graden, en zelfs te streven naar beperking tot 1,5 graden, betekent dat alle CO2-emissies zo snel mogelijk naar nul moeten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Nee
	2	De laatste tijd is gebleken dat het verkeer ook veel meer stikstofoxiden uitstoot dan afgesproken. Samen met andere luchtverontreinigende stoffen leidt dit tot veel ziekten en doden als gevolg van uitlaatgassen van het wegverkeer. De regio Utrecht heeft nu al te kampen met hoge concentraties luchtverontreiniging; daaraan moet zeker geen extra verontreiniging worden toegevoegd.	In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De WHO gezondheidsadvieswaarden, die lager liggen dan de huidige EU-normen, zullen waarschijnlijk in 2026 als norm gelden. Verwacht wordt dat ook onder de toekomstige Omgevingswet een monitoring zal plaatsvinden. Na realisatie (2029) zal door de jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	Ja
	3	Nieuwe ontwikkelingen, zoals zelfsturende voertuigen, zullen het daarnaast mogelijk maken veel meer verkeer af te wikkelen op dezelfde wegbreedte. Verbredingen van snelwegen anno 2016 zullen dus snel overbodig zijn. Het is dan ook een grote verspilling van publieke gelden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenari'o's).	Nee
	4	De natuur aan de oostkant van Utrecht heeft al zwaar te lijden gehad van het doortrekken van de A27 in de jaren '80. De plannen zoals die nu voorliggen maken dat nog veel erger: weer worden bomen gekapt, wordt de oppervlakte aan natuur verkleind, en wordt de geluidsbelasting op het gebied vergroot. Er is bij de inwoners van Utrecht en omgeving veel behoefte aan recreatie in Amelisweerd; als dit gebied kleiner en minder aantrekkelijk wordt, zal het recreatieverkeer naar verder gelegen bestemmingen toenemen, met alle negatieve gevolgen daarvan.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen. Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt minder dan 2% van de	Ja

			oppervlakte van het landgoed. De bestaande padenstructuur wordt niet aangetast, het wandelgebied en de ruimte om te recreëren in Amelisweerd worden niet verkleind.	
	5	Samengevat is het plan om 1,2 miljard uit te geven met aanzienlijke negatieve gevolgen voor mens, natuur en milieu in mijn ogen een heel slecht plan. Ik hoop van harte dat dit plan van tafel gaat, en dat de middelen op een effectievere manier besteed worden, bijvoorbeeld aan bevordering van openbaar vervoer, elektrische (deel)auto's en van het fietsverkeer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)	Ja
ZWE-00713	1	Naar aanleiding van het ter inzage leggen van het ontwerp tracé besluit, vindt u hierbij onze reactie, mede naar aanleiding van uw brief van 6 mei jl. met uw kenmerk nummer RWS-2016/19579. Wij zijn als agrarisch bedrijf er van doordrongen dat een goede doorstroming van het verkeer in een land als Nederland belangrijk is. Dat daarbij eisen worden gesteld door zowel overheidsinstanties, andere verenigingen, eigenaren en belanghebbende in de naaste omgeving bij een ingrijpend besluit als dit, zijn wij terdege van doordrongen.	U heeft begrip voor het feit dat een goede doorstroming een groot maatschappelijk belang is en u begrijpt dat hiervoor soms ingrijpende maatregelen voor nodig zijn. In uw vervolgbrief brengt u uw eigen belangen onder de aandacht. Er is zorgvuldig gekeken naar uw suggesties.	Nee
	2	Dat wij als agrarisch bedrijf echter in uw planvorming worden betrokken doordat er een compensatie wateropgave ligt die op ons perceel wordt ingetekend heeft ons ernstig verrast. Mede gezien het feit dat er de door u voorgestelde verruiming van de watergang zal plaatsvinden dwars door onze huiskavel heeft een ernstige negatieve invloed op onze bedrijfsvoering. De verruiming heeft ook betrekking op door ons gepachte gronden aangrenzend aan onze huiskavel. De inlevering van de grondoppen/lakte betekent een vermindering van het aantal dieren die wij mogen houden. De melkveehouderij is per 1 januari 2016 grondgebonden en daardoor afhankelijk van het aantal hectares voor de bedrijfsvoering. Tevens leidt het tot meer kosten in onze bedrijfsvoering zoals te denken bij de voederwinning en beweiding van ons melkvee.	De maatregel is niet opgenomen vanuit een opgave voor de watercompensatie, maar vanuit het belang van het beter zichtbaar maken van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Mede op basis van uw zienswijze is in het tracébesluit afgezien van een invulling met water, maar in het tracébesluit een ruimtereservering opnemen voor een nader te bepalen inrichting gericht op het beleefbaar maken van de tankgracht en die recht doet aan de cultuurhistorische waarde van het gebied. U wordt bij deze inrichting betrokken. Het zichtbaar maken van de structuren van de Hollandse Waterline is van belang voor de UNESCO aanvraag die voor de hele Linie ingediend is door de Nederlandse Staat. In de uitvoeringsfase van het project zal nader onderzoek gedaan worden hoe de zichtbaarheid van de Waterlinie op deze plek het beste invulling kan krijgen en in hoeverre dit verbreding van de huidige tankgracht vereist. Hiervoor zal overleg gevoerd worden met de betrokken partijen; waaronder de Rijksdienst voor Cultuurhistorie en Erfgoed, en de betrokken bewoner, teneinde een goede oplossing voor dit gebied te vinden. In het tracébesluit is de grens van het te beschouwen gebied langs de huidige Tankgracht gehandhaafd.	Nee
	3	Niet alleen de inlevering van de grondoppervlakte maar ook de aantrekkende werking van de watervogel populatie heeft effect op ons bedrijfsresultaat. Dit zal leiden tot veel meer overlast door de vervuiling met mest door de aanwezige watervogels van ons huidige grasland. Deze zijn nu al in talrijke mate aanwezig en komen nu al vaak vanaf de waterpoelen van het naast gelegen klaverblad af om in ons grasland te grazen.	Bij de inpassing van de lussen van de knooppunten wordt gestuurd op een inrichting waarvan geen aantrekkende werking op ganzen en andere watervogels zal uitgaan. Hier kan ook bij de nadere inrichting van de tankgracht rekening mee worden gehouden.	Nee
	4	Daarnaast verbaast het ons dat een al aanwezig beschermd locatie (dat is namelijk de door u ingetekende tanksloot binnen de waterlinie) als compensatie moet dienen. Wij kunnen dan ook niet akkoord gaan met de door u voorgestelde traject inzake de verwerving van deze grond voor uw compensatie van wateropgave.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie). De restauratie van de tankgracht is ingegeven door de ambitie om de zichtbaarheid van de Nieuwe Hollandse Waterlinie in het gebied te versterken. Dit past in de tweede doelstelling van het project, het versterken van de leefomgevingskwaliteit. En het past bij de ambitie om bij te dragen aan de aanwijzing van de NHW als werelderfgoed.	Nee
	5	Wij zien voor u meer mogelijkheden om op nabij gelegen gronden deze wateropgave te realiseren. Momenteel liggen er meerdere kleine percelen grond te koop die ook ons inzien als	De maatregel is niet opgenomen vanuit een opgave voor de watercompensatie, maar vanuit het belang van het beter zichtbaar maken van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het verplaatsen van de maatregelen naar andere percelen is derhalve geen optie omdat	Nee

		<p>waterberging zouden kunnen dienen. Compensatie van onze huiskavel is vrijwel niet mogelijk zodat elke optie om de wateropgave op onze huiskavel te realiseren een ernstige inbreuk is op onze bedrijfsvoering. Wij verzoeken u dan ook andere locaties te onderzoeken die beter geschikt zijn. Vooralsnog doen wij bij deze een voorbehoud op ons recht hiervoor om in het gelijk te worden gesteld in deze.</p>	<p>deze niet in de oorspronkelijke lijn van de tankgracht liggen. Het zichtbaar maken van de structuren van de Hollandse Waterline is tevens van belang voor de UNESCO aanvraag die voor de hele Linie ingediend is door de Nederlandse Staat. In de uitvoeringsfase van het project zal nader onderzoek gedaan worden hoe de zichtbaarheid van de Waterlinie op deze plek het beste invulling kan krijgen en in hoeverre dit verbreding van de huidige tankgracht vereist. Hiervoor zal overleg gevoerd worden met de betrokken partijen; waaronder de Rijksdienst voor Cultuurhistorie en Erfgoed, en de betrokken bewoner, teneinde een goede oplossing voor dit gebied te vinden. In het tracébesluit is de grens van het te beschouwen gebied langs de huidige Tankgracht gehandhaafd.</p>	
	6	<p>Al onze te maken en reeds gemaakte kosten met betrekking tot de afhandeling van het tracé besluit zullen wij als zodanig mee nemen bij een besluit van uw zijde. Deze zienswijze is zowel per email als per post aan u verzonden.</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.</p>	Nee
ZWE-00714	1	<p>Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
	2	<p>Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p>	Nee
	3	<p>Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.</p>	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	Nee

4	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja
5	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
6	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een ommissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
7	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
9	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project	Ja

			voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	
	10	Doe meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dat is de enige intelligente en toekomstbestendige oplossing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	11	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen veel te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
ZWE-00715	1	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
	2	U wilt de snelweg/snelwegen verbreden. Naar ik begrijp op basis van groei modellen voor de economie van lang geleden, die nu allang al weer naar beneden toe zijn bijgesteld. Bovendien is internationaal zoveel urgentie voor het terugdringen van CO2 uitstoot en vergelijkbare milieumaatregelen dat het absurd is een weg te verbreden voor méér verkeer i.p.v. geld uit te geven aan bijvoorbeeld openbaar vervoer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
	3	De stikstofvervuiling van de natuur is nu al een halve eeuw zo groot dat nu zelfs de eiken op de Veluwe en de rupsen op de eik na jaren van slechte groei beginnen te sterven. Daar draagt het wegverkeer belangrijk aan bij, ook het verkeer op de Ring. Reden temeer om de stikstofemissies van het verkeer sneller te reduceren en alles toe doen wat mogelijk is om de groei van het verkeer te stoppen, zodat de verlaging van de emissies per km van auto's en trucks ook daadwerkelijk tot minder stikstof stress in de natuur leidt. Dit nieuwe probleem van eiken- en rupsensterfte in de natuur is in de MER ook niet onderzocht. Ik dring dan ook sterk erop aan dat u de juiste maatregelen treft om het wegverkeer te verminderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	4	De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	5	Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	6	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	7	Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd, Daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer helemaal niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het OTB. Dat zou dus een bedreiging voor het OTB zijn. Heeft u daarom zo overhaast dit OTB	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee

	gepubliceerd? Dat het overhaast is blijkt wel uit de vele fouten en omissies die erin zitten.		
8	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
9	Wat ik in het nieuws lees loopt Nederland al behoorlijk achter als het gaat om maatregelen t.b.v. fijnstofemissie. En dan gaat het mij niet eens om de vergelijking met andere landen. Laat ons dan voorop lopen, als die vergelijking voor u zo belangrijk is! Nee. Het gaat eerder om te zien dat een overheid doet wat goed is voor zijn burgers.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
10	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Ja
11	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisseweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
12	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisseweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisseweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Ja

	13	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
	14	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m ²) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
	15	Ik vind het tamelijk bizar te leven in een maatschappij waarin zorgvuldig afgewogen besluiten ten gunste van het leefmilieu ten koste gaan van beslissingen genomen in het verleden waarbij het eerder gaat om prestige, gezichtsverlies, mogelijk verlies van stemmen ergo macht. Dit gaat zo ten koste van het vertrouwen in de politici, wat al zo ter discussie staat. Het doet mij pijn om te horen hoe mijn zoontje de regering wantrouwt, gevoed als dat wordt door dit soort absurde maatregelen.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00716	1	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	2	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is de zeggenschap voor de gebruikers en verder moeilijk en uitsluitend beperkt tot automobielgebruikers. Bij de alternatieve oplossing is de zeggenschap voor de gebruikers en verder groot, inclusief voor automobilisten op de knooppunten	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	3	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	5	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	6	Voor het ontwerp-tracébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	7	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee

8	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
9	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptraacébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
10	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Door de veranderingen in en bij Amelissewaard vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
12	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Ja
13	Tenslotte nog dit. Ik woon op geringe afstand van de A 27. Kan niet met mijn zolderraam open slapen, vanwege het lawaai en de fijnstof.	Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks	Nee

			de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan. De geluidbelasting op uw woning blijft gelijk in de situatie na uitvoering van het project.	
ZWE-00717	1	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	Ja
	3	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidschermen.	Nee
	4	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja

5	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
6	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja
7	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is de zeggenschap voor de gebruikers en verder moeilijk en uitsluitend beperkt tot automobilgebruikers. Bij de alternatieve oplossing is de zeggenschap voor de gebruikers en verder groot, inclusief voor automobilisten op de knooppunten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
8	Aan alle kanten is te zien dat de economie minder groeit; dat mensen meer thuiswerk doen; dat er meer flexwerk is; dat we minder fossiel gaan. Kortom: uw gigantische wegoperatie lijkt nu al (en anders binnen tien jaar) hopeloos verouderd..	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
9	De 'Duurzame weg': een glazen overkapping over de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd is nooit in stemming gebracht, maar wordt niet nader onderzocht. Dit is zeer nalatig en dient alsnog te gebeuren. Positieve uitkomst moet worden meegenomen in ontwerp.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
10	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
11	Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
12	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
14	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur	Ja

	<p>verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>(verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.</p>	
15	<p>Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p>	Nee
16	<p>Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p>	Nee
17	<p>Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p>	Nee
18	<p>Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja
ZWE-00718	<p>1 Ik ben bewoner van de wijk Lunetten. De woonwijk Lunetten ligt bij het verkeersknooppunt Lunetten in de oksel van de wegen All zuiden/ A27 oosten, met aan de andere kant van de wijk de Waterlinieweg (70km). De Waterlinieweg die zwaar belast wordt als dit tracébesluit doorgaat en de verbouwing begint. De woonwijk Lunetten heeft 1 hoofduitgang voor autoverkeer aan de zijde Waterlinieweg, en is daarmee zeer kwetsbaar op o.a. bereikbaarheid, verkeersgeluid, luchtkwaliteit.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
	<p>2 Ik trof geen waarborgende en beschermende maatregelen aan in de plannen, waarmee de doorvoer voor het in- en uitgaande bestemmingsverkeer goed op doorstroom en veiligheid voor de wijk(en) gereguleerd en gemonitord wordt, noch extra geluidsbeschermende maatregelen (voor de aanliggende woonwijken) i.v.m. verwachte toenemende druk op deze Waterlinieweg (tijdens de tracéwerkzaamheden), de weg waar ook Utrechtse voetbalstadion Galgenwaard aan ligt. Zonder een omschrijving van maatregelen hieromtrent en om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het ontwerp-tracébesluit niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee

3	Dagelijks hoor ik het voortdurende geluid van de snelwegen, A12, A27 vanaf mijn huis en vind ik het zwarte stof van de roetuitstoot van het wegverkeer op de ramen en kozijnen. De geluidsbelasting en luchtvervuiling (fijnstof) lijkt mij al maximaal of zelfs over maximaal toelaatbare voor de aanwonenden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
4	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
5	Mensen in volkstuinten, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
6	Doe meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dat is de enige intelligente en toekomstbestendige oplossing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
7	Om nog duidelijker aan te geven dat ik belanghebbende ben; ook heb ik in het landhuis Nieuw Amelisweerd gewoond in het bos Amelisweerd bij de A27, en heb de wisselingen van de seizoenen daar ervaren als bewoner! Met de situatie ter plaatse ben dus goed bekend, evenals met de natuur (historische) waarden van dit landgoed, die algemeen ook bekend zijn!	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
8	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
9	Deze 250 meter brede overkapping bij Amelisweerd, wordt betiteld als " een groene verbinding". Dat is nogal een farce, helaas. Tegen geluid doet deze dak op de bak A27 namelijk niets, en dit is berekend! en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts. Na deze overkapping snijdt de A27 nog verder door Amelisweerd en daar komen lage schermen die niets tegen geluidsoverlast doen! De enorme verbreding van de A27 naar 2x7 banen is de maximale asfaltbelasting waarvoor gekozen is. Dat is niet nodig. Met 2x6 stoken, kan binnen de bak bij Amelisweerd gebleven worden, dat scheelt enorm kosten en bij een voor en door de de omgeving gewenst 80 km snelheid, lossen de verkeers weefproblemen ook op. Het is overigens niet gewenst dat de druk op dit landgoed nog verder toeneemt i.v.m. de dierenwelzijn en de ecologische waarde van het gebied. En de overkapping bij de bak verbindt de kunststofgrasmatten van de sportvelden van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt daardoor nog groter! Ongewenst.	<p>Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005–2016).</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het</p>	Nee

		minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	
10	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
11	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	Aan de Utrechtse zijde van de A27 bij Amelisweerd zouden alleen al zo'n 500 bomen van het landgoed gekapt moeten worden. En dan noem ik nog niet de talloze historische landgoedbomen van het Markiezenbos aan de Nieuw Amelisweerdzijde! Er zou door het tracee zo'n 32 hectare groen verdwijnen! Een groot verlies voor Utrecht, Bunnik en de regio! Er komen niet voor niets zeker een miljoen bezoekers per jaar alleen al naar het landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13	Er zou voor bomen kappen compensatie geboden worden. Compensatie?, dat kan helemaal niet. De oude bomen komen niet terug en de herrie als gevolg van meer razende auto's op de A27, neemt in het hele gebied schrikbarend toe! De genoemde "compensatie" voor het kappen van delen van Amelisweerd is niet uitgewerkt in de plannen! Dus ik maak ernstig bezwaar. Kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit biedt niets. Trek dit Ontwerp Tracébesluit in op grond van mijn genoemde bezwaren, maar zeker tot de compensatie op niveau en helder geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn mag u niet meer in aanmerking nemen voor compensatie.	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur behorende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het compensatieplan, dit is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	Ja
14	Als u files wil verminderen moet u niet de snelwegen verbreden maar het reistijdverlies in de stad en op het onderliggend wegennet aanpakken. Dat is nl. veel groter dan het reistijdverlies (en dus de toegerekende kosten) op de snelwegen rond de stad. Vanwege gebrek aan ruimte in en om de steden zal die aanpak moeten bestaan uit verbetering	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee

		van het fiets- en OV-netwerk zodat het wegverkeer afneemt en met de huidige wegcapaciteit in de steden de files afnemen.		
	15	Decisio heeft een MKBA uitgevoerd, waarbij Decisio eigen economische groeiscenario's heeft gebruikt. Alleen bij hun scenario van sterke groei had dit project een positief saldo. Intussen hebben PBL en CPB nieuwe scenario's openbaar gemaakt. Bij gebruik van die scenario's blijkt dit project helemaal niet meer rendabel te zijn, zelfs niet als de economie de komende 100 (!) jaar blijft groeien.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	16	De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	17	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bereiken. De geluidsschermen moeten overal tenminste 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Bovendien moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Nee
ZWE-00719	1	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidsschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
	2	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	Ja

	4	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	5	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00720	1	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
	2	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. D In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
	3	Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	4	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	5	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei hollen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.		
	6	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00721	1	verbreding van de ring Utrecht Ik ben geboren Utrechtse. Amelisweerd is bij wijze van spreken mijn achtertuin. Ik gebruik die als "mijn " tuin. Met mijn ouders kwam ik er van jongs af, boompje verwisselen, speurtochten en de natuur bekijken. Ben er al jaren zeker wekelijks een aantal maal te vinden. Op zaterdag loop ik daar met mijn hardloopclub. U zult versteld staan hoeveel mensen op zaterdagochtend hardlopen in het bos. Zondag is het er druk, er zijn gezinnen, die lopen en chillen wat. Gelukkige momenten in Amelisweerd. Gezonde momenten in Amelisweerd. Bij de vorige kap van het bos (70-er jaren) was ik ook tegenstander. Ik voel het nog, de schok bij het zien van de kap; respectloos met geweld naar beneden gemaaid bomen. Sindsdien is het bos, het bos niet meer. Het wordt prachtig onderhouden maar het is meer een park geworden. Ook schitterend, maar minder spannend. Nu zijn er plannen om nog een groot deel van het bos te kappen. Ik ben zeer tegen!! Redenen: Dit stuk natuur geeft veel goeds aan de mensen en dieren terug. Behalve de zuurstof, zeker ook de sociale invloed, de ontspanning en het geeft ruimte om in te spannen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).	Nee
	2	Ik ben er mede tegen omdat er onvoldoende aangetoond is dat de(maatschappelijke) kosten en de baten tegen elkaar opwegen. Eenmaal asfalt dan is er geen weg meer terug!! Er is onvoldoende aangetoond dat de ontwikkelingen in het vervoer en verkeer de verbreding noodzakelijk maken! Innovaties van vervoer en verkeer en de gevolgen daarvan zijn onvoldoende bekeken in dit voorstel. De vele miljarden die besteed moeten worden aan de aanleg van de verbreding kunnen mijn inziens beter andere doelen dienen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook de positieve reactie van de Commissie m.e.r. uit 2016. In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van het verkeersmodel plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in het model. Met het geactualiseerde model zijn de modelberekeningen uitgevoerd. Zie de bijlage bij de oplegnotitie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde uitgangspunten en bronnen. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert terwijl de leefbaarheid niet achteruit gaat. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.	Ja

			In par. 2.2 van deze Nota van Antwoord wordt nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht. Overigens gaat het niet om een investering van vele miljarden.	
	3	Ik woon in Lunetten. Als de verbreding door gaat zitten we jaren in de "rotsooi", overbelasting van de Waterlinieweg, toename aan zeer slechte lucht en fijnstof. Lunetten ligt tussen snelwegen en heeft al voldoende last van fijnstof. Daarom is het bos zo belangrijk!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.	Ja
ZWE-00722	1	Bij deze laat ik u weten wat maakt dat ik de tijd neem om u deze brief te sturen en waarom ik het dus onverantwoord vind om de verbreding van de ring rondom Utrecht te realiseren. Waarbij ik wil beginnen met voorop te stellen het plan geenszins aantoonbaar dat dit traject praktisch gezien op een veilige manier kan worden uitgevoerd (in mijn argumenten verderop komt naar voren wat ik daarmee bedoel). En dat maakt het per definitie ongeschikt voor verdere besluitvorming.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee
	2	Verder kost de aanleg 1,1 miljard euro, geld voor onderhoud na afloop van de aanleg is daarbij nog niet eens meegerekend. Er is bovendien kans op lekkage binnen de foliebak bij Lunetten, uit andere trajecten is al gebleken dat dergelijke gebeurtenissen niet onwaarschijnlijk zijn, wat maakt dat kosten nog dramatisch kunnen stijgen. Wij kennen allen de verhalen waar de ramingen voor projecten extreem uit de hand lopen en toch menen wij dergelijke operaties steeds weer aan te kunnen gaan terwijl het aan financiële basis mankeert. Heeft u bijvoorbeeld nagedacht over wat er gebeurt als de folie zou beschadigen en de regio derhalve onbereikbaar wordt? Of wanneer de folie de grondwaterstand verandert en woningen kunnen verzakken?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.	Ja
	3	Ik ben ondernemer in de stad Utrecht en voor mij zijn het in kaart brengen van alle risico's van een project die ik kan kennen aan de orde van de dag. Zowel als het gaat om de korte als de lange termijn. En ook wat dat betekent voor mogelijke alternatieven die ik voorhanden moet hebben. In uw huidige plan is dat niet te vinden (heeft u bijvoorbeeld een goede voorziening getroffen voor een eventuele schadeafhandeling, of komt dat gezien de enorme kostenpost van het traject niet zo gelegen en wordt dit daarom gemakshalve buiten beeld gelaten?). Kortom, een dusdanig haperend plan - met een dergelijke impact op mens, dier en natuur - is geenszins geschikt om verantwoorde besluitvorming op te baseren	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Ja
	4	Wist u eigenlijk dat er inmiddels betere, meer duurzame alternatieven zijn? En dat we oude, gedateerde oplossingen terzijde kunnen schuiven. Nu wordt er immers op zijn minst 1,1 miljard euro uitgegeven terwijl het resultaat zeer te wensen overlaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
	5	En dan heb ik het nog niet eens gehad over de vergaande aantasting van onze leefomgeving en de natuur. Zoals de kap van vele bomen. De verschuivingen in de grondwaterstromen, die onder meer fimeste gevolgen kunnen hebben voor de bomen en de ecosystemen in een kwetsbaar natuurgebied als Amelisweerd. Uw plan rept ook hier niet over hoe dat voorkomen kan worden. En dat doet mij als burger opnieuw de vraag stellen hoe doordacht het nu werkelijk is. En welke risico's bent u bereid te nemen zonder dat u daar rekenschap van geeft?	In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. In haar advies van juli 2019 geeft de Commissie aan dat het geactualiseerde MER over de beoogde bouwmethode helder is opgebouwd en voor veel onderwerpen gedetailleerde informatie bevat. De Commissie m.e.r. vindt dat het aangevulde rapport goed laat zien waarom de minister kiest voor de bouwmethode met een schermwand in de ondergrond en terugpompen van grondwater in de bodem. Op die manier kan het grondwaterpeil goed onder controle blijven. Met het	Ja

		'hand aan de kraan'-principe wordt de verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd beperkt en worden negatieve effecten op bomen en vegetaties voorkomen. De uitvoeringsrisico's van de ondergrondse schermwand worden met verschillende maatregelen beheersbaar geacht.	
6	Het plan is dus allesbehalve compleet. De reden is dat het uitgaat van slechts een mogelijkheid: asfalteren. Een dergelijke tunnelvisie leidt er meestal toe dat we over het hoofd willen zien wat ons niet goed uitkomt, en willen benadrukken wat ons uitkomt.	In het project zijn in het MER Eerste Fase diverse oplossingen onderzocht die uitgingen van "niet verbreden" van de snelweg. Deze bleken onvoldoende probleemoplossend. Het is daarmee niet zo dat het plan, als zijnde het gehele tracébesluit met bijbehorende rapporten, uitgaat van een enkele mogelijkheid.	Ja
7	Nog een voorbeeld. Het OTB richt grote schade aan aan de ecologische hoofdstmctuuu" (EHS), je hoeft niet gestudeerd te hebben om dat te kunnen zien. Deze schade wordt in het plan gemarginaliseerd, omdat er wordt gesteld dat andere gebieden de status van EHS krijgen. Maar dat het hier gaat om losse gebieden die niets met de vorming van een hoofdstmctuur te maken hebben, blijft daarbij buiten beeld. Dit is geen compensatie. En u zou het ook niet op die manier mogen verkopen om zo de indruk te wekken dat er aan de wettelijk verplichte compensatie is voldaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	Wat mij verder zeer frappeert is dat er in het ontwerpbesluit staat dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien. Volgens mij hebben we het in het kader van dit plan echter niet over de groei van het verkeer in het algemeen. Maar hebben we het over de verkeersintensiteit tijdens de spits. Die intensiteit blijkt volgens de Rijksdienst voor het wegverkeer echter niet toe te nemen, hij nam zelfs af. Wat we dus aan het doen zijn, is meer asfalt neerleggen zodat er meer ruimte ontstaat voor verkeer (waar dat juist aan het afnemen was...). En dat zorgt er vervolgens voor dat de verkeersstromen naar en in de stad toenemen, hetgeen een scenario is dat we anno 2016 toch echt uit de tijd kunnen noemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. De doelstelling van het project Ring Utrecht is de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid te bevorderen en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig te houden en waar mogelijk te verbeteren. Het gaat dus niet alleen om doorstroming. Uit oogpunt van verkeersveiligheid worden rijbanen fysiek gescheiden waardoor de kans op flankongevallen als gevolg van onjuist weven verdwijnt. Dit draagt ook bij aan de doorstroming. Realisatie van het project leidt ook tot een verschuiving van een deel van het gemotoriseerd verkeer van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet. (Zie deelrapport Verkeer bij het OTB.) De kans op sluisverkeer door bebouwde kommen neemt hierdoor af. Dit komt de leefbaarheid en de verkeersveiligheid ten goede. In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Zie de bijlage bij de oplegnotitie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde uitgangspunten en bronnen. Net als de verkeersberekeningen in het OTB laten de nieuwe verkeersberekeningen zien dat realisatie van het project Ring Utrecht leidt tot een afname van het (vracht)autoverkeer op het onderliggend wegennet. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.	Ja
9	Ik richt mij, tot slot, graag op zaken waarvan ik goed kan inschatten dat ze win-win-situaties opleveren - en dus resultaten voor zoveel mogelijk betrokkenen. Dit plan is het tegenovergestelde: de automobilist schiet er niet mee op want het wordt alleen maar drukker, de mens in en om de stad schiet er niks mee op want het wordt alleen maar	Het is onduidelijk welke zaken leiden tot win-win situaties en met welke partijen u vindt dat er partnerschappen aangegaan moeten worden. Bovendien is het niet duidelijk welke innovaties u bedoelt. Er wordt derhalve geen rekening gehouden met deze suggesties.	Nee

		stoffiger en lawaaiiger, de natuur schier er niks mee want het wordt alleen maar minder. Ik verzoek u dan ook om dit onzalige plan terzijde te leggen en partnerschappen aan te gaan met partijen die een werkelijk innovatieve bijdrage kunnen leveren aan een vraagstuk dat op zich oplosbaar is als we de win-win willen kiezen.		
ZWE-00723	1	Ik ben enorm geschrokken van de in mijn ogen megalomane plannen omtrent de verbreding van de A27. Een enorme uitbreiding, in breedte en hoogte, voortgekomen uit het idee dat ontvlechten de aanpak is. Ik zou graag een oplossing zien in de richting van een 80km zone die het vlechten vergemakkelijkt, lagere uitstoot geeft en geen verdere aantasting van het landschap veroorzaakt. Dit past ook in het huidige verkeersbeeld rond Utrecht met de 80km op de parallelle ring. En ook verder op de A27 bij de overgang van de Lek ook al 80km zones zijn ingesteld om het verkeer te reguleren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)	Nee
	2	In Parijs kwam een bijzonder verbond tot stand waarbij alle wereldleiders afgesproken hebben maatregelen te nemen om verdere klimaatsverandering tegen te gaan. Ook hier past een aanpassing naar 80km op het voorgesteld traject. Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatmissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
	3	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	4	De veronderstellingen waarop uw gigantische wegoperatie stoelt zijn achterhaald. Tal van partijen stellen voor te wachten totdat er duidelijke vervoersscenario's zijn. Dat is verstandig. Zo'n grote operatie verdient uitstel totdat alle inzichten helder zijn, daar mag geen twijfel over zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
	5	Het gaat over 1.2 miljard euro gemeenschapsgeld. Voordat er een besluit genomen wordt hoor ik graag een goede analyse wat de meeropbrengst is tov een in te stellen 80km zone en of dat 1.2 miljard euro waard is. Ook moet tegen het licht gehouden worden hoe zich 1.2 miljard aan kosten tov van kosten aan alternatieve bestedingen. Ik kan wel wat verzinnen bv ten aanzien van het aantal minder te overlijden aan personen door een toename van beschikbaarheid van bepaalde medicijnen, of toegenomen medisch onderzoek. Lastig onderzoek maar zeker niet onlogisch als het om dit soort bedragen gaat.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden , blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.	Ja

		Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	
6	In de huidige plannen gaat u ervan uit dat de mensen wel altijd dagelijks naar hun werk zullen blijven rijden. Ook dat zien we nu al, door meer thuiswerk en door flexibilisering, veranderen. U gaat ervanuit dat auto's altijd door mensen bestuurd zullen worden. Zelfs dat zal niet altijd zo zijn. Zodra de besturing van auto's niet meer afhankelijk is van trage menselijke reflexen, zal de capaciteit van de bestaande wegen enorm toenemen. Met andere woorden: de ontwikkelingen die nu al aan de gang zijn konden er wel eens toe leiden dat er over enige tijd helemaal geen fileprobleem meer is. Maar wèl, als u deze operatie doorzet, een enorme, vieze plak overbodig asfalt en een hele hoop volstrekt onnodige en veelal onomkeerbare schade aan het milieu.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	Nee
7	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidschermen.	Nee
9	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	Ja
10	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.		
	11	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00724	1	<p>Wij zijn betrokken omdat een deel van de bypass over een deel van ons terrein aan de Nieuwe Houtenseweg 25 te Utrecht loopt (zie bijlage). Ondanks het feit dat ik me realiseer dat ons terrein binnen de huidige OTB-grens valt zie ik interessante kansen om een waardevol ambachtelijk houtbedrijf (lees DroomHout) op de locatie te behouden. Graag zou ik mijn plan persoonlijk toelichten.</p> <p>Onjuistheden: Geen onjuistheden maar mogelijk ziet men over het hoofd dat ons terrein slechts kortstondig gebruikt gaat worden door de aannemer waarna het terrein weer braak zal liggen. Dit is, behalve het feit dat ons bedrijf hiervoor moet wijken, geen ideale situatie daar dit terrein direct aan de wijk Lunetten grenst en dit verval reeds bekende negatieve gevolgen zal hebben.</p> <p>Over het hoofd gezien belang: Het belang voor de deelgemeente Lunetten om niet een braakliggend terrein aangrenzend aan de wijk te krijgen en het belang voor de gemeente Utrecht om een prachtig duurzaam en sociaal houtbedrijf binnen de gemeentegrenzen te behouden.</p> <p>Geraakt in belang: Ik wordt zeker geraakt in mijn belang daar het voor DroomHout een kostbare verhuizing zal betekenen. Nu hoort u mij hier niet over omdat dit scenario voor ons bekend is en ik zal me derhalve in mijn lot schikken als er geen ruimte blijkt voor duurzaam ondernemerschap. Maar ik zie een prachtige kans om op dit terrein voor langere termijn een interessante bestemming te creëren waarbij de aan te planten bomen (DroomWoud) en ons houtbedrijf (DroomHout) een centrale rol kunnen spelen. Dit plan zou ik graag onder de aandacht brengen.</p>	<p>Het terrein waarop Droomhout is gevestigd is noodzakelijk als werkterrein voor de realisatie van het project. Tussen het ontwerp-tracébesluit en tracébesluit is nogmaals zorgvuldig gekeken naar de noodzakelijkheid van alle werkterreinen, maar helaas heeft dit voor dit terrein geen wijzigingen opgeleverd. Droomhout moet er dus vanuit gaan dat zij niet op de huidige locatie gevestigd kan blijven.</p> <p>Er is geen sprake van een braakliggend terrein na realisatie van het project. Het terrein aan de Nieuwe Houtenseweg is na de aanleg bestemd voor landschappelijke inpassing. Hierover worden afspraken gemaakt met de gemeente Utrecht.</p>	Nee
ZWE-00725	1	Ik maak bezwaar tegen het nog breder maken van de A27 t.h.v. Amelisweerd. Deze weg zou toen die nog nieuw was de verkeersproblemen ten Oosten van Utrecht oplossen, maar trok zoals verwacht meer verkeer aan, zoals elke wegwitbreiding. De toename van het autoverkeer vlakt al enige tijd af, stad en provincie Utrecht maken bezwaar tegen nog meer auto-overlast dan er nu al is. Door instanties met kennis van zaken wordt beprijzing van het spitsverkeer bepleit. Allemaal argumenten tegen de autooverslavingen tegen het verspillen van vele honderden miljoenen euro's aan dit project!	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>In het MER Eerste Fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016).</p> <p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de</p>	Ja

			<p>afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020.</p> <p>In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>De gemeente Utrecht en de provincie Utrecht zijn in de eerste fase van deze studie mede bevoegd gezag geweest en hebben ingestemd met het voorkeursalternatief. De provincie Utrecht en alle omliggende gemeenten hebben positief geadviseerd op de Voorkeursvariant en het ontwerp-tracébesluit. Alleen de gemeente Utrecht had een voorbehoud over het aantal rijstroken in de bak bij Amelisweerd; maar niet over het feit dat een verbreding en ontweven noodzakelijk is.</p>	
	2	Voorzover dit de verbreding van het huidige trace betreft: ja. Dus geen uitbreiding! Er ligt al asfalt genoeg. Enkele uren file per dag is geen probleem, er moet in dit land en ook elders ook wel eens gewacht worden (OV, bij de dokter, bij woningtoewijzing etc).	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>De doelstelling van het project is het verbeteren van de doorstroming op een verkeersveilige manier. Dit betekent niet dat er geen wachttijd meer zal zijn op de Ring na realisatie van het project. Het oplossen van alle files en wachttijd is uit oogpunt van milieueffecten, kosten en ruimtebeslag niet haalbaar. Dat is ook niet de ambitie van het rijk: in de NOVI is aangegeven dat de streefwaarde voor de reistijd - op stedelijke ringwegen - is dat deze in de spits maximaal het dubbele is ten opzichte van de situatie buiten de spits. Zie deelrapport Verkeer bij het OTB alsmede de Oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p>	Ja
	3	Ja, ten Oosten van Utrecht de belangen van de natuur, en van de recreatie. Ook de belangen van een beter Openbaar Vervoer/betere fietsbereikbaarheid die in het geding zijn doordat geld besteed (liever: verspild) wordt aan de zinloze verbreding van de A27. Anders gezegd: hetzelfde geld besteed aan OV/fiets heeft een veel hoger rendement dan aan het eindeloos faciliteren en pampieren van ruimtevreterend, vervuilend en lawaaiig autoverkeer.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p>	Ja
ZWE-00726	1	Nut en Noodzaak zijn niet onderbouwd. Nieuwe aanslag op Amelisweerd meer herrie en roet in Lunetten, Rijnsweerd, Voordorp en Blauwkapel Groet uitvoeringrisico's door de folieconstructie bij Lunetten Achtjaar lang bouw -en verkeersoverlast Kost handen vol geld	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Ja
ZWE-00728	1	Ik ben gechoqueerd dat jullie dit plan alsnog doorduwen terwijl de meerderheid van Utrecht hier fel op tegen is. Als je je kop uit het zand haalt en echt een keertje probeert na te denken is er geen andere conclusie mogelijk dan dat het alleen maar negatieve effecten heeft. Dit walgelijke plan moet gestopt worden!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	Al tientallen jaren lang wordt onderzoek verricht naar de effecten van weguitbreidingen. En AL die onderzoeken leiden tot dezelfde conclusie: Een weguitbreiding mag dan soms	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee

	tijdelijk even helpen tegen files, maar al gauw treedt er een aanzuigende werking op, die het effect weer teniet doet. Een vicieuze cirkel. DOM dus, niet doen!! Figuurlijk ben je met zo'n Ringweg alleen maar verder van huis, ook al oscilleert de afstand tot huis in letterlijke zin tenminste nog tussen twee waarden.		
3	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
4	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
5	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp-tracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
6	Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
7	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te	Nee

		liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	
9	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
10	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukte van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
12	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00729	1 in de brief van de Gemeente Utrecht volgens bijlage staat dat het besluit van "sporen in Utrecht" met hogere geluidsbelasting is genomen en vastgelegd! Natuurlijk gaat de brief over de gevolgen van spooruitbreiding. dan verwacht dit besluit ook te vinden op aangegeven link www.platformparticipatie.nl A27/A12 Ring Utrecht	Besluitvorming over het spoor is niet te vinden op het platform participatie bij het project Ring Utrecht, aangezien deze besluitvorming geen deel uitmaakt van het project Ring Utrecht.	Nee

	2	een afbeelding van de sporen en A12/A27 zie je duidelijk dat er geen ruimte is voor 2 keer 7 banen erbij kunnen in de huidige bak door Amelisweerd. er zijn heel veel waterbron problemen geweest bij de aanleg!!!	Het project is er mede op gericht de bak juist voldoende te verbreden om ruimte te maken voor de benodigde rijstroken. Rijkswaterstaat is zich bewust van de waterbron problemen bij de oorspronkelijke aanleg en zal passende maatregelen nemen.	Nee
	3	ik ben geboren op Boerderij Mereveldseweg 9 (nu Restaurant) (was aangekocht voor sloop, want R27 was gepland over onze boerderij en recht dwars door het bos Gelukkig is toen na veel demonstratie van vrienden van Amelisweerd de rijksweg omgelegd zie bijlage krant toen. Mijn reactie is waarom weer zoveel "hinder" de komende 10 jaar voor verbreding van A27, omdat het ook anders kan en dat wil ik persoonlijk aan de minister van verkeer en waterstaat uitleggen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	4	de uitgangspunten dat het verkeer erg veel vast loopt door smalle rijksweg A 27 ' langs het bos is onjuist.	De probleemanalyse is te vinden in het rapport Verkeer.	Nee
	5	files staan meestal op andere rijkswegen in het land. voorbeelden genoeg. uitgangspunt moet ook zijn meer openbaar vervoer met trein en meer over water ook vervoeren.\nGoed openbaar vervoer zorgt er voor dat de jongeren steeds meer de auto laten staan of weg doen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
	6	Moeten we weer heel veel geld stoppen in verbreding van A27, waarbij we in onze woonomgeving van Amelisweerd weer 10 jaar last hebben veel wegenbouw activiteiten. Geraakt in belang: veel meer geluidsoverlast en weer 10 jaar bouw activiteiten verbreding A27.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee
	7	Utrecht heeft al veel verdiend aan verkoop van grond aan Rijkswaterstaat tegen over onze op de Mereveldseweg 9b. ook de waarde mijn woning zal dalen hierdoor.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwshade en nadeelcompensatie.	Nee
ZWE-00730	1	Als bewoner van de wijk Rijnsweerd in Utrecht-Oost, word ik en de rest van mijn gezin nu al dagelijks geconfronteerd met zeer nadelige gevolgen van de snelwegen rond Utrecht: <ul style="list-style-type: none"> • Geluidsoverlast van het verkeer vanaf half vijf 's ochtends zodat de ramen dicht moeten. • Ernstige luchtvervuiling met schade die zich mogelijk later uit in longkanker of andere ziektes. Uitbreiding van de A27 en de A12 leidt alleen maar tot een toename van het autoverkeer en daarmee tot meer overlast voor de omwonenden. Als er meer asfalt ligt gaan meer mensen namelijk vaker met de auto in plaats van met milieuvriendelijker vervoersmiddelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	2	Uitbreiding van snelwegen rond Utrecht is ook niet nodig want er zijn zeer weinig files. Tevens is het niet effectief want die auto's kunnen nu al niet allemaal de stad in. Met extra brede snelwegen willen nog meer mensen met de auto de stad in en daar is geen ruimte voor waardoor men in de stad in de file staat met extra uitlaatgassen als gevolg.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	3	Nu is de ruimte in en om de steden beperkt, dus wegbreiding is daar sowieso geen optie. Er is een effectievere aanpak mogelijk : we moeten het fiets-verkeer en het openbaar vervoer sterk bevorderen. Er valt nog heel veel te verbeteren aan voorzieningen voor fietsers, en aan het OV-netwerk. En als we dat doen, zal het wegverkeer afnemen, en zullen de files verminderen, zonder dat we de wegcapaciteit hoeven te verhogen. Er wordt voor veel geld een prachtige sneltram aangelegd naar Utrecht-Oost. Daar kunnen heel veel mensen mee naar de Oost-kant van de stad en is de auto niet meer nodig.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
	4	Ik wil graag kunnen rekenen op een betrouwbare overheid die opkomt voor de gezondheid en de (nacht) rust van de bewoners van de steden. Daarom verzoek ik u om dit plan niet aan te nemen.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in	Nee

		een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	
5	Alle sportterreinen van Utrecht-Oost liggen nu al langs de A27. Sommigen moeten verdwijnen door de verbreding van de snelweg (onze tennisclub worden letterlijk geasfalteerd). De meeste sportterreinen krijgen nog meer dan u al het geval is, te maken met uitlaatgassen en geluidsoverlast door de verbreding van de snelwegen rond Utrecht. Hoe gezond is sporten in de buitenlucht dan nog?	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgoedkeuring bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidschermen.	Nee
6	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerptractébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
8	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
9	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja

10	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
11	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
12	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
13	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bereiken. De geluidsschermen moeten overal tenminste 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Bovendien moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Nee
14	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
15	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
16	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging	Nee

	17	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	18	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaaï. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	19	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
	20	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
ZWE-00731	1	Wij zijn zeer sterk tegen de voorgenomen verbreding Onjuistheden: Er vindt een onjuiste redenering plaats dat er op deze wijze een oplossing geboden zal worden aan file knelpunten.	Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.	Ja
	2	Er wordt veel te makkelijk voorbij gegaan aan de enorme geluidsoverlast die er nu reeds is en die alleen nog maar erger zal worden. Het laatste stukje groene stad aan de oostkust van Utrecht waar de rust van buiten wonen en de levendigheid van de stad zo rijk gecombineerd worden en die dit deel van de stad haar unieke karakter geeft, wordt met dit plan vernietigd. De belangen van de bewoners van Utrecht oost en Zuidoost alsmede diverse randgemeenten zijn volstrekt onvoldoende zorgvuldig beoordeeld. De oplossing die men stelt te leveren met de geluidsschermen levert volstrekt onvoldoende geluidsreductie.	Uit het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit blijkt dat in het gebied dat door inspreker wordt beschreven de geluidbelasting met het project Ring Utrecht (prognose 2036) niet hoger zal zijn dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidsschermen tot een hoogte van 6 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 50dB. Dit is 1 dB lager dan de geluidbelasting die in de huidige situatie op basis van de geldende geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus geen sprake van een toename van de geluidbelasting bij uw woning die wordt veroorzaakt door het project Ring Utrecht.	Nee
	3	Daarnaast wordt veel te makkelijk voorbij gegaan aan het feit dat de luchtkwaliteit in een wijde omgeving sterk achteruit gegaan nu er enerzijds meer auto's tegelijk zullen staan vervuilen terwijl de zuivering door aanwezige bomen wordt verkleind.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de	Ja

		<p>resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf</p> <p>Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen.</p> <p>Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen.</p> <p>De effecten van bomen en struiken op de luchtkwaliteit zijn in 2009 onderzocht binnen het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit IPL. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de weg. Daarna zijn er onderzoeken gedaan naar de invloed van bomen en struiken op de verspreiding van emissies van het wegverkeer. Er is nog steeds onvoldoende kennis over het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit .</p>		
	4	<p>Jazeker, wij zijn bewoners van Rijnsweerd. De reden om in dit deel van de stad te willen wonen, wordt met dit plan ondergraven. Wij zelf zullen daarmee op zoek moeten naar andere woonruimte waarbij te verwachten is dat de waarde van de huizen sterk zal dalen nu met deze plannen, juist dat wat deze wijk aantrekkelijk maakt vernietigd wordt.</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.</p>	Nee
ZWE-00732	1	<p>Door de veranderingen in en bij Amelisseweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>	Nee
	2	<p>De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>	Nee
	3	<p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over</p>	Ja

		het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	
4	De extra emissies worden gecompenseerd door NSL-maatregelen. De monitoringsrapportage 2015 NSL (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportage-nsl-2015-bijlage) stelt echter dat de daling voor fijnstof stagneert (blz3). De NEV 2015 (https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/41/nationale-energie-verkenning-2015) ,blz. 109 stelt dat ook na 2020 de daling duidelijk afneemt. Die geringe daling is vrijwel geheel te danken aan Euronormen voor (diesel)wegvoertuigen, oftewel roetfilters, terwijl de emissies door industrie en luchtvaart stijgen (blz. 7 Achtergronddocument Lucht, http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-luchtverontreinigendestoffen-in-de-nationale-energieverkenning-2015_2442.pdf). Of de luchtkwaliteitsnormen in de toekomst worden gehaald is dus geheel afhankelijk van succesvolle implementatie van deze techniek. Deze techniek moet de stijgende emissies van industrie, bouw, op- en overslag, huishoudens (door houtkachels, waar sinds kort subsidie op zit) en bandenslijtage allemaal compenseren. Het afbreukrisico is groot. Als het model uitgaat van vlotte implementatie van roetfilters en theoretische emissiefactoren zijn de totale daadwerkelijke emissies zwaar onderschat!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
5	Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
6	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
7	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
8	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De	Ja

			maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	
	9	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
	10	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaantvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	11	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	12	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	13	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00733	1	Met toenemende verbazing neem ik kennis van de te komen wijzigingen op het tracé A27/A12. Als verkeersdeskundige bij Dynniq (voormalig Imtech Traffic and Infra en Peek Traffic BV), zie ik met ledenogen aan hoe achterhaald beleid volgt op achterhaalde verkeerskundige onderzoeken. Ik zal punten uitlichten waarom ik denk dat de plannen die nu op de plank liggen niet doordacht en van deze tijd zijn. Ik moet opmerken dat ik niet spreek namens Dynniq, maar als engineer in de sector van Infra techniek welke waarin ik ervaring heb opgedaan bij Peek Traffic, Imtech Traffic en Infra en Dynniq. Zoals u weet zal dit project minstens 1200 miljoen gaan kosten. Dit zijn de geraamde kosten waar aannemers op zullen inschrijven. Ons bedrijf, Dynniq, zal deel van een consortium kunnen zijn om dit werk uit te gaan voeren. In mijn werk heb ik veel ervaring opgedaan met projecten voor Rijkswaterstaat.	In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord.	Nee
	2	Het verbaast mij dat de VVD voorstander is gebleven van een project dat zo veel geld kost en uit rekenmodellen van verschillende onafhankelijke instanties niet rendabel blijkt. Dat meer asfalt niet rendeert, is al sinds jaar en dag hét mantra bij mij op de werkvloer. We zullen moeten werken aan slimmere oplossingen om verkeer in goede banen te leiden. Als het om de kosten gaat maak ik mij grote zorgen om de aanbestedingscultuur. Ik heb aan veel projecten gewerkt die niet rendabel blijken te zijn, en worden gecompenseerd met meerwerken. Gezien de omvang van dit project verwacht ik zeker dat dat hier het geval gaat zijn. Het is zoals u weet ook een risicovol project waarbij de kosten, ook vanuit die aanbestedingscultuur, flink zullen oplopen. Het principe is simpel.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee

	Als een project niet rendabel blijkt te zijn zullen voor de meerwerken, die uit die risicovolle werken gaan ontstaan, de hoofdprijs worden gevraagd. De problemen zoals zich nu voordoen bij de bouw van de A4 zullen hier ook kunnen optreden. De kans hierop is zeer hoog ingeschat door verschillende specialisten.		
3	Wat betreft de kosten wil ik opmerken dat het mij opvalt dat RWS makkelijk geld uitgeeft en dat is hier andermaal het geval, al voordat begonnen is. Als RWS commerciëler zou zijn ingesteld zouden veel projecten geen doorgang vinden omdat ze eenvoudigweg niet rendabel zijn. Ik ondervind dit aan den lijve en het is erg frustrerend om keer op keer de verspilling te moeten zien. Hoewel RWS van de overheidsinstanties hierin niet alleen staat, spannen ze van wat ik meemaak de kroon. Het is moreel gezien de juiste keuze om dit werk slimmer op te pakken. Geef het geld goed uit, of doe het niet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
4	De laatste jaren verschijnen er meer en meer studies die laten zien dat economische groei niet hand in hand gaat met verkeerstoeiname. Een voorbeeld hiervan is de studie die gedaan is door Adam Millard Ball en Lee Schipper in 2009. Ze laten zien dat in de geïndustrialiseerde wereld de mobiliteit zijn maximum heeft bereikt. Een deel uit een artikel over dit rapport: 'What they find is that, prior to recent years, two forms of transit have driven most of the growth in miles travelled, and thus energy use: air and car travel. And, although air travel has continued to increase, car travel has started to decline (a trend that predates the oil price shock of recent years). As a result, since 2003, total miles travelled have flattened out and has started to decline in some countries. This flattening out is even more apparent when graphed against per-capita GDP. Here, most countries show a flattening out once they hit a per-capita GDP of \$25,000 (in the US, the figure is \$35,000, while Sweden shows a continuing rise).' Bron: Ars Technica, Trends suggest industrialized world may be hitting peak travel. Dit onderzoek is uitgevoerd in ons omringende landen zoals Duitsland, Frankrijk en Groot Brittannië. Zeven jaar later komt ook het CPB met vergelijkbare conclusies. Enkele weken geleden hebben we kennis kunnen nemen van het onderzoek dat gedaan is waaruit blijkt dat de investeringen in onze infrastructuur moeten worden herzien. Het rapport is voor een ieder te vinden op de site van het CPB en ik neem aan dat u hier kennis van heeft genomen. Eén van de conclusies luidt dat het accent verplaatst moet worden. Uit dit rapport: 'Al met al wordt capaciteitsuitbreiding minder noodzakelijk en verschuift het accent van uitbreiding van de netwerken naar het beheer en onderhoud van bestaande capaciteit.' Het paradigma verschuift, waarmee inzichten die zijn gebruikt voor het OTB A12/A27 zijn achterhaald. Bovenstaande gegevens zijn bij mij op werkvloer sinds jaar en dag bekend, van verkeersdeskundige tot aan project management. Wij zetten momenteel in op coöperatieve systemen die auto's, bussen en fietsers met wegkantsystemen en verkeersregelautomaten laat communiceren om zo de doorstroming te verbeteren. De infrastructuur kan goeddeels blijven zoals hij is als voertuigen intelligent worden. Deze moderne kijk op zaken is RWS vreemd, is mijn ervaring. Gemeenten en provincies gaan hier vaker in mee, wanneer zij over voldoende budget beschikken.	Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	Ja
5	Meer asfalt leidt altijd tot meer verkeer en dit zal gevolgen hebben voor mij als omwonende. De luchtkwaliteit is al beneden peil in Utrecht. Zelfs als we de komende decennia massaal elektrisch gaan rijden hebben we nog steeds geen schone lucht. Zie ook hiervoor recent opgedane inzichten uit een studie gepubliceerd door Atmospheric Environment. Hierover is onlangs bericht door verschillende kranten, waaronder de Telegraaf en de Volkskrant. Zelfs zonder verbrandingsmotoren blijven we zitten met grote hoeveelheden fijnstof. Hoewel het niet wegneemt dat we af moeten van fossiele brandstoffen, blijft beperking van het verkeer rond Utrecht hoe dan ook een speerpunt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja

		Er moet gezocht worden naar alternatieven in de vorm van openbaar vervoer, parkeerplaatsen buiten de stad en fietsvoorzieningen.		
	6	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	7	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	8	Ik verzoek u bovenstaande te gebruiken om daarmee het Ontwerptracébesluit A27/A12 te verbeteren. Er zijn vele alternatieven die RWS en de politiek nu niet op hun radar hebben. Alternatieven die goedkoper zijn en betere doorstroming garanderen. De lijst met bezwaren op dit besluit is eindeloos. Pas het aan naar economisch, milieutechnisch en voor omwonenden haalbare doelstellingen.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
ZWE-00734	1	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Van goed, intelligent, beleid mogen we op zijn minst verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een slecht voorbeeld: als het al eventjes werkt, dan toch zeker niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in verhevigde mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer : dat kan veel beter, frequenter, en betrouwbaarder . Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, beter mee uit zullen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	3	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen toenemen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch toenemen. Daarnaast is het ook zeer waarschijnlijk dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	5	Vorig jaar heeft de milieuoorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar , belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op m" asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2 -uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

		hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen ? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.		
	6	Uit alles blijkt, dat de aannamen waarop uw gigantische wegoperatie stoelt, in de nabije toekomst onhoudbaar zullen zijn, en zelfs nu al hun geldigheid beginnen te verliezen. U gaat uit van een volle eeuw onafgebroken economische groei. Die hebben we nooit gehad, en niets wijst er op dat we die ooit zullen krijgen. U gaat ervan uit dat de mensen wel altijd dagelijks naar hun werk zullen blijven rijden. Ook dat zien we nu al, door meer thuiswerk en door flexibilisering, veranderen. U gaat ervanuit dat auto's altijd door mensen bestuurd zullen worden. Zelfs dat zal niet eeuwig duren. Zodra de besturing van auto's niet meer afhankelijk is van trage menselijke reflexen, zal de capaciteit van de bestaande wegen geweldig toenemen. Met andere woorden: de ontwikkelingen die nu al aan de gang zijn konden er wel eens toe leiden dat er over enige tijd helemaal geen fileprobleem meer is. Wèl, als u deze operatie doorzet, een enorme, vieze stapel overbodig asfalt en een hele hoop volstrekt onnodige en veelal onomkeerbare schade aan de leefomgeving.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
ZWE-00735	1	De EU voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 strenger worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	2	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	3	Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidsschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
	4	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	5	Volgens mij hebben al decennia geleden vele onderzoeken aangetoond, dat wegbreiding altijd tijdelijk helpt tegen files, maar dat er daarna een aanzuigende werking komt met dus een tegenovergesteld effect dan het beoogde. DOM dus, niet doen!! Uiteindelijk ben je met die Ringweg nog verder van huis, letterlijk en figuurlijk.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	6	In het ontwerp-tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	7	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet net niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en	Nee

			<p>onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.</p>	
	8	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	9	Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).	Nee
	10	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Ja
	11	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00736	1	De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen toenemen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch toenemen. Daarnaast is het ook zeer waarschijnlijk dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	2	Ik vind dat de regering nu haar besluit moet herzien op basis van voortschrijdend inzicht door terug te komen op haar doelstelling 'de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Als oplossing moet de regering de infrastructuur verbeteren met openbaar vervoer, dus niet met meer asfalt en meer autobewegingen. Hiermee voldoet de regering tevens veel beter aan aan de andere doelstelling 'de kwaliteit van de leefomgeving in stand houden'.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee

3	De norm uit de nota Mobiliteit is gesteld op 2. Uit uw berekeningen blijkt, dat, bij "realistische groei", deze norm zonder maatregelen al bijna gerealiseerd wordt : we komen dan op 2,1 uit. Dat betekent dat de reistijd in de spits 5% (2,1 gedeeld door 2) langer is dan de norm eist. Dan is een project als dit, met al zijn kwalijke gevolgen, toch onnodig zwaar? Dat is met een kanon op een mug schieten ! En dat blijkt ook wel: met het project wordt het resultaat 1,2; dat is onnodig ver onder de norm. Voor een bescheiden daling van 2,1 naar 2 kunt u toch volstaan met veel minder ingrijpende, minder schadelijke, en goedkopere maatregelen ? Trouwens, ook bij die zogenaamde "realistische groei" zet ik mijn vraagtekens. Wilt u ons werkelijk doen geloven, dat Nederland nog tientallen jaren zal blijven groeien? Dat verwacht u toch zeker zelf ook niet?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
4	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
5	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja
7	Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppert, en het leefklimaat daar verslechteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
8	In het ontwerptractébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
9	Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstofruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?	Het kabinet heeft diverse maatregelen genomen om de depositie van stikstof op kwetsbare natuurgebieden te verminderen. De meest relevante maatregel voor het project Ring Utrecht is de landelijke beperking van de maximum snelheid op snelwegen overdag op 100 km/uur. Andere maatregelen zijn gericht op de landbouw, zo is er budget vrijgemaakt voor boeren die willen stoppen met het houden van vee. De stikstofruimte wordt binnen het rijksbeleid verdeeld over de diverse sectoren zoals landbouw, infrastructuur, industrie en bouw. In de Passende Beoordeling 2020 zijn de	Ja

			stikstofdeposities op Natura2000-gebieden bepaald. Voor Natura2000-gebied Veluwe is een compensatiepakket vastgelegd in het Tracébesluit 2020.	
	10	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	11	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
ZWE-00737	1	Het hele idee om de Ring Utrecht op deze plek te verbreden vind ik verschrikkelijk. Het is niet zeker of er in de toekomst wel genoeg autoverkeer is om deze operatie te rechtvaardigen, maar er wordt wel bos voor opgeofferd. En we hebben al zo weinig bos in en rond Utrecht. Utrecht is een van de steden met het minste groen in Nederland. Daarnaast: ik woon in Utrecht-Lunetten en zoals iedere inwoner van Lunetten kan vertellen leven wij dagelijks met de snelwegen rond onze wijk. Als je 's ochtends wakker wordt, weet je meteen of de wind uit het oosten komt want dan is het een flinke herrie in huis. En dat zou dan nog erger moeten worden?	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	In zijn algemeenheid is het in deze tijden van milieubewustzijn niet meer te verkopen om snelwegen te verbreden op deze uitzinnige manier. Na de vrij recente mondiale afspraken om nou eindelijk eens iets aan het milieu te gaan doen, is dit plan een van de eerste plannen die zouden moeten sneuvelen. Het is niet leuk om in de file te staan, nee. Maar als we met ons allen kapot gaan aan slechte luchtkwaliteit, broeikasgas, klimaatverandering enzovoorts, of als onze kinderen daaraan kapot gaat, is dat natuurlijk nog veel erger. Het is genoeg zo!	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	3	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
	4	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	6	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee

	van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.		
7	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidsschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
8	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
9	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
10	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlagings van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
11	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in	Ja

			de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	
	12	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
	13	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
ZWE-00738	1	Participant vreest toename van stank en geluidsoverlast door het gebruik van de Waterlinieweg als alternatieve rijroute tijdens de werkzaamheden aan het nieuwe traject ter hoogte van knooppunt Rijnsweerd tot aan knooppunt Lunetten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	2	Participant maakt zich verder zorgen over de toename van het verkeer op de A27 door de verbreding en wat hiervan het gevolg is voor de toegangswegen de stad in.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder). Het is inderdaad zo dat ten gevolge van het project Ring Utrecht het verkeer op de A27 zal toenemen. Deze toename wordt onder andere veroorzaakt door: - de verkeersaantrekkende werking; verkeer dat voorheen via het onderliggend weggennet reed, gaat weer gebruik maken van het hoofdwegennet; - het zogeheten "terug naar de spits" effect: verkeer dat voorheen de reguliere spitsperiodes meed ('s ochtends tussen 7.00 - 9.00 uur en 's avonds tussen 16.00 - 18.00 uur), gaat weer in de reguliere spitsperiodes rijden, omdat er minder file op het hoofdwegennet is. Dat het verkeer op de Ring Utrecht gaat toenemen heeft ook te maken met de groei van onder andere de stad Utrecht zelf wat betreft inwoners en arbeidsplaatsen, en het verkeersbeleid van de gemeente Utrecht. Dat verkeersbeleid is erop gericht het lokale verkeer in de stad en het regionale verkeer van en naar de stad zoveel mogelijk via het hoofdwegennet te laten rijden. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp is daar zoveel mogelijk rekening mee gehouden, door op de afritten van de aansluitingen op de Ring Utrecht een zo groot mogelijk buffercapaciteit te creëren.	Ja
	3	Participant vreest voor ernstige toename van geluid en stankoverlast in Schildersbuurt.	Uit het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit is gebleken dat met de geluidbeperkende maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit ter hoogte van uw wijk kan worden voldaan aan de geluidbelastingen zoals toegestaan volgens de huidige geluidproductieplafonds. Er wordt daarmee voldaan aan de wettelijke normen en er is geen sprake van een toename van de geluidbelasting ten gevolge van het project Ring	Nee

			<p>Utrecht. De geluidbelasting bij uw woning bedraagt maximaal 46 dB ten gevolge van de rijkswegen.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit is gebleken dat met de geluidbeperkende maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit ter hoogte van uw wijk kan worden voldaan aan de geluidbelastingen zoals toegestaan volgens de huidige geluidproductieplafonds. Er wordt daarmee voldaan aan de wettelijke normen en er is geen sprake van een toename van de geluidbelasting ten gevolge van het project Ring Utrecht. De geluidbelasting bij uw woning bedraagt maximaal 46 dB ten gevolge van de rijkswegen.</p> <p>Onderzoek naar stank is geen onderdeel van de richtlijnen voor Project Ring Utrecht. Het handboek GES (Gezondheidseffect screening) Stad en Milieu (GGD) geeft aan dat er mogelijk gezondheidseffecten kunnen optreden als gevolg van stank door wegverkeer. Dit handboek geeft echter ook aan, dat er beperkt onderzoek gedaan is naar de geuremissie van voertuigen. Uit betreffend onderzoek is geconcludeerd dat de geuremissie is gecorrigeerd met een onvolledige verbranding en daarmee met emissie van koolmonoxide (CO) en de rijsnelheid. Voor de overige componenten van stank is geen correlatie aangetoond van stank en gezondheidseffecten. Daarnaast blijkt ook uit een Belgisch onderzoek, dat de invloed van wegverkeer op stank zeer beperkt is (Van Elst et al., 2006). Derhalve wordt stank niet onderzocht en niet meegenomen in het luchtonderzoek bij infraprojecten.</p>	
ZWE-00739	1	<p>Ik, en met mij vele buurtgenoten, maak me ernstig zorgen over het Ontwerp-Tracébesluit A327/A12 Ring Utrecht en het Milieu Effect Rapportage A27/A12 Ring Utrecht. Wij wonen op korte afstand van de A27. Alle ontwikkelingen die op deze weg betrekking hebben gaan mij en mijn buurtbewoners direct aan.</p> <p>Met de voorgenomen plannen word ik ernstig geschaad in mijn belangen. Ik doel daarbij in de eerste plaats op de extra geluidsbelasting voor bewoners aan en rond de Utrechtseweg</p>	<p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning en die van uw buurtgenoten zijn opgenomen in bijlage 9b van het 'Deelrapport geluid - Specifiek' van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 5 meter geplaatst. Met deze maatregelen zal de geluidbelasting bij uw woning en die van uw buurtgenoten met het project Ring Utrecht (prognose 2036) niet hoger zijn dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus geen sprake van een toename van de geluidbelasting die wordt veroorzaakt door het project Ring Utrecht.</p> <p>Voor de omgeving van de Utrechtseweg is een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. In het bovenwettelijk maatregelpakket is een bovenwettelijke voorziening: het verhogen van het wettelijke scherm met 2 meter. Op de website van de provincie kunt u het totale bovenwettelijk pakket inzien, zie https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting in uw omgeving met het project Ring Utrecht tot maximaal 55 dB worden teruggebracht.</p>	Ja
	2	<p>Daarnaast is er naar mijn mening sprake van procesmatige en inhoudelijke onzorgvuldigheden in het totale proces van het verbeteren van de bereikbaarheid rond de stad Utrecht.</p> <p>Zie ook mijn zienswijze ingediend op het OTB/MER A27 Lunetten – Rijnsweerd in 2010.</p>	<p>In uw zienswijze stelt u dat sprake is van procesmatige en inhoudelijke onzorgvuldigheden in het totale proces van het verbeteren van de bereikbaarheid rond Utrecht. De onderhavige zienswijzeprocedure is evenwel gericht op het voorliggende tracébesluit, dus de reactie op uw zienswijze beperkt zich dan ook tot dat kader. U geeft niet aan om welke onzorgvuldigheden het exact gaat. In reactie op uw zienswijze is het in algemene zin van belang om op te merken dat het gehele proces om tot het voorliggende tracébesluit en de daarin opgenomen maatregelen te komen uiterst zorgvuldig is doorlopen. Dit heeft geleid tot een goed gemotiveerd besluit gebaseerd op een deugdelijke belangenafweging. De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft geconcludeerd dat de MER tweede fase voldoende informatie van hoge kwaliteit bevat. Uit niets blijkt dat er sprake is van procesmatige of inhoudelijke onzorgvuldigheden.</p>	Ja
	3	<p>In het OTB wordt voor het wegvak van 80,2 (knooppunt Rijnsweerd) tot 81,7 km (afslag 30 veemarkt, Biltse Rading) niet voldoende voorzien in geluidsbeperkende maatregelen</p>	<p>Uit de afweging van de maatregelen voor het gebied Utrechtseweg, zie par. 5.4.2.4 van het 'Deelrapport geluid - Specifiek' van het ontwerp-tracébesluit, blijkt dat met de</p>	Ja

	<p>zoals een langer en hoger geluidsscherm. Voor 13 van de 92 woningen aan en rond de Utrechtseweg zal de toekomstige geluidhinder boven de norm in de Wet Geluidhinder komen. Voor deze woningen zal na vaststelling van het tracébesluit gevel-isolatieonderzoek plaatsvinden. Als binnenwaarden worden overschreden zal Rijkswaterstaat indien gewenst voorzieningen treffen die de overschrijding wegnemen. De extra geluidsbelasting zal echter alle woningen langs en rond de Utrechtseweg treffen. Het betreft hier 92 woningen die ook al aanzienlijke geluidsbelasting door de Utrechtseweg zelf ondervinden. Deze cumulatieve-effecten zijn in het OTB niet meegewogen.</p> <p>De bewoners langs en rond de Utrechtseweg ervaren vooral bij windrichtingen tussen zuid- en noordwest buitenshuis grote geluidsoverlast van de A27. Wanneer voor genoemde 13 woningen uiteindelijk voorzieningen getroffen zouden worden hebben die alleen binnenshuis een effect. Soms zal het om uiteenlopende redenen ook niet mogelijk of wenselijk zijn om binnenshuis voorzieningen te treffen (Zo is mijn woning Utrechtseweg 386 een gemeentelijk monument met op de begane grond en eerste verdieping veel glas-in-lood, enkelglas dus). Dit is een bijkomende reden om bij de beperking van geluidsoverlast maatregelen aan de bron te treffen.</p> <p>Ik concludeer aldus dat het niet redelijk is om bij de overweging van geluidsbeperkende maatregelen (in termen van doelmatigheidscriteria) uit te gaan van slechts 13 woningen die te maken hebben met extra geluidsbelasting, niet stil te staan bij cumulatieve-effecten en voorbij te gaan aan de geluidsoverlast die buitenshuis wordt ervaren.</p>	<p>doelmatige maatregelen bij alle woningen de geluidbelasting met het project Ring Utrecht (prognose 2036) niet hoger zal zijn dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Deze norm is genoemd in de Wet milieubeheer, het is niet duidelijk wat inspreker bedoelt met zijn constatering dat bij 13 van de 92 woningen de norm zal overschrijden.</p> <p>In genoemde paragraaf is bovendien beschreven dat het voor de verlaging van de cumulatieve geluidbelasting niet effectief is om (een deel van) de maatregel langs de rijksweg te plaatsen langs de Utrechtseweg. De cumulatieve geluidbelasting is echter in het ontwerp-tracébesluit niet nader beschreven, dit wordt beschreven in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit. Voor woningen waar aan de normen van de Wet milieubeheer kan worden voldaan, geldt echter geen wettelijke verplichting om deze cumulatieve geluidbelasting in beeld te brengen zodat aanvullende maatregelen niet worden overwogen.</p>	
4	<p>U geeft in de toelichting bij het OTB en in het MER aan dat de geluidbelasting over het geheel genomen na realisatie van het project gelijk is aan de geluidbelasting in de huidige situatie -ondanks de toenames van het verkeer. Tijdens de informatieavond op 30 mei 2016 in De Bilt is mij verteld dat voor mijn huis nu uitgegaan wordt van een belasting van 58 DB en dat dat ook de berekende waarde na uitvoering van het traject zal zijn. U zult begrijpen dat gezien het voorgaande ik geen enkel vertrouwen heb in deze berekeningen. Het gaat hier om een berekend jaargemiddelde, er is geen sprake van feitelijke waarnemingen voor én achter mijn huis, en het verschil tussen binnen en buiten speelt ook geen rol.</p> <p>Verder wijs ik u erop dat door de realisatie van geluidwerende maatregelen ter hoogte van Voordorp aan de west-zijde van de A27 de geluidssituatie voor de woningen aan de Utrechtseweg door geluidweerkaatsing juist verslechterd is.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>De nieuw te plaatsen (niet-transparante) geluidschermen in het project Ring Utrecht zullen in het deel ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord absorberend worden uitgevoerd, waarbij in situaties waar aan beide zijden van de weg schermen staan materiaal wordt toegepast met een hogere absorptie. Uit aanvullend onderzoek door TNO, zie bijlage 1k van de Oplegnotitie Geluid, is gebleken dat met deze uitvoering van de schermen het gereflecteerde geluid de woningen aan de overzijde niet of nauwelijks bereikt.</p> <p>Op de delen waar de schermen transparant worden uitgevoerd, aan weerszijden van de A12 vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, kan geen absorberend materiaal worden toegepast. Deze schermen zullen worden uitgevoerd als zgn. zaagtandschermen met aan de onderzijde van het scherm een absorberend paneel en horizontale tussenstukken die het geluid absorberen. Uit aanvullend onderzoek door TNO, zie bijlage 1k van de Oplegnotitie Geluid, is gebleken dat deze uitvoering niet leidt tot toenames van de geluidbelasting aan de overzijde.</p> <p>Bij de toetsing van de toekomstige situatie met het project Ring Utrecht is uitgegaan van geluidschermen die een groot deel van het geluid absorberen en dus beperkt het geluid reflecteren. De in het tracébesluit berekende geluidbelastingen zijn inclusief deze beperkte reflectiebijdrage vergeleken met de toetswaarden en op basis van die toetsing zijn de doelmatige geluidbeperkende maatregelen vastgesteld.</p> <p>Het effect van de geluidreflectie in de totale geluidbelasting is gering en kan door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen zoals een stiller wegdek ruimschoots worden gecompenseerd.</p> <p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelenpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te</p>	Ja

		<p>verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p> <p>De door u geschetste locatie is een van de locaties geweest om te kijken of hier een bovenwettelijk geluidmaatregel kan worden geplaatst.</p>	
5	<p>Conclusie: ik dring aan op de volgende geluidsbeperkende maatregelen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. overlappend van het wegvak van 80,2-81,7 km, dan wel: 2. tweelaags ZOAB voor het wegvak van 80,2-81,7 km in combinatie met een hoger en langer geluidscherm aan de oostzijde van de A27 over de gehele afstand van het wegvak van 80,2-81,7 km, dus tot en met de afrit 30 Veemarkt/Biltse Rading. 	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (glazen overkapping).</p> <p>In het ontwerp-tracébesluit is al voor alle wegvakken waar dat technisch mogelijk is, tweelaags ZOAB als geluidsbeperkende maatregel opgenomen. Met het geluidscherm uit het ontwerp-tracébesluit kan bij alle woningen aan de wettelijke normen worden voldaan. Een uitbreiding van het maatregelenpakket is daarom per definitie niet doelmatig.</p>	Ja
6	<p>Wat betreft de genoemde procesmatige en inhoudelijke onzorgvuldigheden heb ik de volgende opmerkingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het project OTB A27 maakt deel uit van meerdere ontwikkelingen die betrekking hebben op de A27 en andere snelwegen hier direct in de buurt. Er is echter sprake van een salami-benadering waardoor stapeling van projecten gevolgen heeft voor onze direct naast de A27 gelegen buurt en waarbij er van versnippering van gevolgen sprake is. Behalve het traject A27 Lunetten – Rijnsweerd, is ook de uitvoering met betrekking tot de afrit A28 direct op onze omgeving van invloed. Daarnaast is de naleving Europese normen luchtkwaliteit en de maatregelen die daardoor tussen 2011 en 2015 opgelegd worden, mogelijk op dit gebied van toepassing. Tenslotte is de verbreding van de Ring Utrecht absoluut en direct van invloed op met name onze wijk. Een tweede cumulatieve effect betreft het gegeven dat er van meerdere (delen van) (snel)wegen sprake is. Op onze buurt zijn zowel de A27, als de A28, maar ook de N237 van invloed. Aan al die wegen wordt de komende jaren gewerkt. Al die salamiplakjes hebben gevolgen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit en daarmee direct op onze gezondheid en welbevinden. Er wordt niet of nauwelijks een onderlinge relatie gelegd tussen de verschillende projecten en de effecten ervan voor de bewoners van onze wijk. Ik acht een integrale en overstijgende benadering waarin de effecten over het totaal worden meegenomen noodzakelijk en verwacht dat u hier invulling aan geeft zodat er inzicht ontstaat in cumulerende geluids- en milieueffecten van de derde rijstrook op de A27, de verbreding van de A28 (met afrit naar de A27), het wel of niet aanbrengen van geluidwerende en luchtkwaliteitsbeschermende maatregelen, de aanpassingen aan de N237 en de verbreding van de Ring Utrecht. 2. Eveneens door de salami-methode en het ontbreken van een integrale visie en aanpak is het risico aanwezig van tussentijdse 	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>De projecten in de nabijheid van de Ring Utrecht worden gedurende de gehele looptijd in samenhang gezien. In het kader van het programma VERDER worden plannen bestudeerd en uitgevoerd om de mobiliteitsproblemen in de Utrechtse regio op te lossen. Er is voor gekozen om de snelwegen in de regio op te knippen in een aantal projecten: de Ring Utrecht, de A27-A1, de A28 en knooppunt Hoevelaken. Het resultaat is een praktische onderverdeling zonder dat de inhoudelijke samenhang verloren gaat. De studiegebieden van de projecten en de Ring Utrecht liggen niet alleen in elkaars verlengde, maar kennen zelfs een gedeeltelijke overlap. Voor al deze projecten geldt dat deze de cumulatieve effecten van de individuele projecten in ogenschouw nemen doordat deze als autonome situatie zijn meegenomen in de effecten bepalingen van deze projecten.</p> <p>Voor alle MIRT-infraprojecten op het hoofdwegennet waarvoor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk is, geldt dat te hanteren uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen met het Nieuw Regionaal verkeersModel (NRM) jaarlijks worden vastgesteld door het ministerie zelf en niet door Rijkswaterstaat als uitvoeringsinstantie. Jaarlijks worden de infrastructurele en RO-projecten van de diverse overheden geïnventariseerd en vervolgens wordt dus vastgelegd welke projecten wel en niet meegenomen worden in de berekeningen. De afstemming met andere overheden vind jaarlijks plaats via de BO-MIRT overleggen. Hiermee wordt geborgd dat de infrastructuurprojecten die gelijktijdig lopen, van dezelfde uitgangspunten uit gaan. Er is dus zeker geen zake van een salami-tactiek. Zie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde uitgangspunten voor de verkeersprognoseberekeningen met het NRM, bijlage B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p>	Ja
7	<p>Eveneens door de salami-methode en het ontbreken van een integrale visie en aanpak is het risico aanwezig van tussentijdse normaanpassingen, waardoor er voor mij niet te volgen risico's ontstaan voor gezondheid en welbevinden en die door verschuivende panelen niet meer aan heldere normen getoetst kunnen worden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Het voorliggende tracébesluit voldoet aan vigerende wet- en regelgeving. Het besluit is derhalve toetsbaar aan de daaruit voortvloeiende geldende normen. Verder is van belang dat in het besluitvormingsproces in voorkomende gevallen rekening wordt gehouden met milieuaspecten die eventueel cumulerend effect hebben.</p> <p>Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL bestaat uit twee delen en is te beschouwen als een balans. Aan de ene kant de ruimtelijke projecten, waaronder ook infrastructurele projecten en aan de andere kant een pakket aan maatregelen dat ertoe leidt dat de lucht schoner wordt. De maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de</p>	Nee

		Europese normen. Van tussentijdse normaanpassing door Rijkswaterstaat is geen sprake. Alle van belang zijnde projecten zijn opgenomen in het NSL. Van salami -methode is dan ook geen sprake.	
8	Bij ieder salamiplakje zijn soms andere en soms meerdere overheden betrokken, waardoor ik als betrokkene niet meer weet bij wie ik moet zijn en overheden ook naar elkaar wijzen waar het gaat om verantwoordelijkheden. Voorbeeld: in 2001 bleek bij een meting van de luchtkwaliteit door de gemeente De Bilt, dat de norm overschreden werd. De gemeente gaf echter aan dat de A27 daarvan de oorzaak was en dat de gemeente daar geen invloed op had. Nu lijkt dit omgekeerd ook aan de orde: RWS geeft aan dat zij niet voor metingen verantwoordelijk is, dat we daarvoor bij de gemeente moeten zijn. Deze versnippering van verantwoordelijkheden is onacceptabel. Bewonersbelang valt in het midden en geen van de betrokken instanties neemt hier de verantwoordelijkheid voor.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. Het voorliggende tracébesluit en de daaruit voortvloeiende projecteffecten dienen te allen tijde te voldoen aan de daarvoor geldende normen die voortvloeien uit de relevante wet- en regelgeving. Deze normen zijn toetsbaar en dienen te worden nageleefd door de instanties, die daarvoor verantwoordelijk zijn. Mocht u naar aanleiding daarvan in dit kader specifieke vragen hebben, dan staat het u uiteraard vrij om deze aan Rijkswaterstaat of de overige betrokken bestuurlijke partijen te stellen. Voor de metingen van de luchtkwaliteit door gemeente de Bilt is de gemeente verantwoordelijk. Het Rijk maakt gebruik van voorgeschreven modellen die de luchtkwaliteit berekenen. Deze modellen worden geïjkt op basis van metingen door TNO. Voor wat betreft de uitkomst van de berekeningen die gedaan zijn voor de A27, wordt verwezen naar het antwoord over de luchtkwaliteit op projectniveau.	Ja
9	Bij projecten wordt uitgegaan van modelmatige doorrekeningen van geluid- en luchtkwaliteit die weer uitgaan van allerlei al dan niet aantoonbare of getoetste aannames. Door de salami-aanpak ontstaat er bij gebrek aan een integrale effectmeting over projecten en tijd heen, nog minder transparantie en toetsbaarheid. Het ontbreekt in onze woonwijk aan een duidelijke en eenduidige 0-meting op het gebied van geluid- en luchtkwaliteit, gebaseerd op de werkelijkheid. Hierdoor zijn plannen en effecten in de toekomst (bedoeld of onbedoeld) niet goed vast te stellen of te toetsen. Ik zou graag zien dat dit wordt opgelost en dat, voordat uitvoering plaatsvindt, op transparante wijze en op meerdere plekken bij ons in de woonwijk een 0-meting van geluid en luchtkwaliteit plaatsvindt. Daarbij willen ik dat de meetmethode door alle betrokken overheden wordt geaccepteerd. Zoals aangegeven is in 2001 een meting luchtkwaliteit uitgevoerd waarbij de norm overschreden werd. Wij willen weten hoe een 0-meting zich hiermee verhoudt.	De luchtkwaliteit resultaten voor het project zijn berekend met rekenmodellen. Meten van de effecten van toekomstige wegaanpassingen is niet mogelijk. Daarnaast wordt de luchtkwaliteit in Nederland continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Mede op basis van de RIVM meetresultaten worden de te hanteren uitgangspunten voor de rekenmodellen jaarlijks getoetst en zo nodig bijgesteld. Hierdoor wordt de betrouwbaarheid van rekenmodellen vergroot. Het is niet duidelijk welke meting uit 2001 door deze inspreker bedoeld wordt. De acceptatie van meetmethodes ligt niet binnen de scope van het project. Het project is opgenomen in het landelijk programma luchtkwaliteit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Elk jaar vindt een monitoring van het NSL plaats waaronder een nieuwe doorrekening van groeicijfers van het verkeer en de nieuwe achtergrondconcentraties en emissiefactoren. Concentraties stoffen worden berekend voor het voorgaande jaar en de NSL jaren 2015, 2020 en 2030. In het jaar 2019 worden ter hoogte van uw woning concentraties berekend die ruim voldoen aan de normen . De resultaten van de monitoringstool zijn openbaar. De meest recente is hier te vinden: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/12/18/monitoringsrapportage-nsl-2019	Ja
10	Na aanleg van de derde rijstrook op de A27 moet een 1-meting worden gehouden om vast te stellen wat de daadwerkelijke effecten zijn.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee
11	Ter hoogte van mijn huis lang de A27 (tussen Rijnsweerd en de afslag 30 (Veemarkt) worden slechts beperkt geluidswerende maatregelen genomen. De door u gehanteerde geluidsnormen en mogelijke gevelmaatregelen gaan alleen over geluidseffecten binnenhuis. Wij verzoeken u om ook geluidswerende maatregelen te nemen die de geluidsoverlast buitenshuis meetbaar terugdringen zodat ook in onze tuinen onze gezondheid en ons welbevinden niet onaanvaardbaar worden aangetast. Wij leven niet alleen binnen, maar ook buiten.	Het wettelijk kader van de Wet milieubeheer is erop gericht om de geluidbelasting op de gevel van uw woning, dus buiten, niet te doen toenemen ten opzichte van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Zoals bij uw eerdere punten aangegeven, zal de geluidbelasting op uw woning met het project Ring Utrecht (prognose 2036) niet hoger worden dan deze toegestane geluidbelasting. Dit betekent dat de geluidssituatie in uw woning en in uw tuin met het project Ring Utrecht niet zal verslechteren.	Nee
12	Tenslotte willen wij dat er bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening gehouden wordt met het ongemak voor direct naast de weg gelegen woningen zodat er geen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	<p>onacceptabele verstoring van nachtrust plaatsvindt. Conclusie: als gevolg van het OTB/MER A27 maar vooral als gevolg van de versnipperde planvorming, word ik ernstig geschaad in mijn belangen:</p>		
13	<p>Gezondheid, welbevinden en woongenot gaan achteruit, zonder dat ik daarvoor gecompenseerd wordt c.q. zonder dat er afdoende maatregelen worden getroffen;</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuילend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelenpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd.</p> <p>Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.</p>	Ja
14	<p>Mijn woning daalt in waarde, omdat er de komende jaren verslechtingen optreden in geluids-en milieu-effecten en er geen integraal beeld en monitoring van effecten is; 3) Ik stel u dan ook aansprakelijk voor de inmiddels geleden schade en nog te lijden schade als gevolg van de waardevermindering van mijn huis; als peildatum hanteer ik daarbij 1 januari 2009.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.</p>	Nee
15	<p>Wij verwachten een integrale benadering en een 0-meting die aansluit bij effectmonitoring over projecten en tijd heen. Overigens ben ik bereid om in een vroegtijdig stadium met u in overleg te gaan over een integrale benadering en effectmonitoring, maar vooral ook om tot goede oplossingen te komen waarin voldoende rekening wordt gehouden met belangen van bewoners c.q. waarin geschade en nog te schaden belangen schadeloos worden gesteld.</p>	<p>Er lopen reeds langjarige, project overstijgende monitoringsprogramma's voor bijvoorbeeld lucht (via de NSL) en geluid (monitoring overschrijding GPP's). Er is dan ook geen reden om een nieuw monitoringsprogramma op te starten. Bent u van mening dat u schade ondervindt, dan kunt u een verzoek tot nadeelcompensatie indienen.</p>	Nee
16	<p>De in deze zienswijze aangegeven aspecten vormen mogelijk geen uitputtende opsomming. Ik behoud mij het recht voor om claims in een beroepsituatie mogelijk uit te breiden.</p>	<p>Eenieder kan een zienswijze indienen, waarbij elke indiener de vrijheid heeft elk punt te bespreken. Beroep bij de bestuursrechter staat alleen open voor belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijze te hebben ingediend.</p>	Ja

ZWE-00740	1	<p>Participant woont op dit moment aan een sloot met stromend water die aan twee kanten uitkomt op de Kromme Rijn (zie bijlage, de witte streep is de huidige sloot). Hier heeft participant een klein haventje en een boot liggen. In de nieuwe situatie is niet duidelijk of de sloot (deels) wordt gedempt. Participant verzoekt dringend om, indien de sloot wordt verlegd of (deels) aangepast, er zorg voor te dragen dat het water door de sloot blijft stromen. Dit is van belang omdat participant anders stinkend, stil, dood water langs zijn huis krijgt. Dit doet afbreuk aan het rijke fauna dat er op dit moment is, waaronder snoeken, baarsen, waterslangen, ijsvogels, ijsvogelreigers etc.</p> <p>Verder vraagt participant zich af of de onderdoorgang vanaf het haventje/sloot van zijn huis, naar de Kromme Rijn, blijft bestaan. Daar wordt een fiets/looproute aangelegd. Indien deze de onderdoorgang afsluit, kan participant niet meer met de boot de Kromme Rijn op. Het betreft het gebied onderdoorgang Kromme Rijn.</p>	Deze watergang blijft bestaan en wordt na afloop van de werkzaamheden teruggebracht. Hiermee blijft sprake van een situatie waarin het water kan doorstromen. De brug in het Jaagpad voor de ligplaats van uw boten blijft gehandhaafd.	Ja
ZWE-00741	1	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	2	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee
	3	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
	4	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	5	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Ja
	6	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichter bij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van	Nee

		<p>gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten.</p> <p>Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.</p>	
7	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
9	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
10	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
11	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
12	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.	Ja

			Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	
	14	De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten opzichte van de heel geringe tijdswinst voor passerend automobilisten. Het alternatief, OV en fiets, biedt daarvoor soelaas.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	15	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja
	16	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00742	1	Vorig jaar heeft de milieuoorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar , belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op m" asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2 -uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen ? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
	3	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	Als directe omwonende van de A27 worden er met het verbreden van de snelweg belangen als luchtkwaliteit, natuurwaarden en leefgenot direct geschaad. Ik ben	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		teleurgesteld dat er anno 2016 voor een weinig duurzame oplossing wordt gekozen zoals omschreven in het ontwerp-tracébesluit		
ZWE-00743	1	Hoe kan u nu serieus zo'n groot project promoten, terwijl we nog maar net het klimaatakkoord hebben ondertekend? Weer een mooi geval van met de mond belijden maar het tegengestelde doen.. Zo lokt u nog meer verkeer naar en rond Utrecht, en zal er niks veranderen, behalve nog meer luchtverontreiniging en verkeerd kapitaalgebruik/kapitaalvernietiging.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2	De geluidshinder in Utrecht van de snelwegen is fors. Er is nauwelijks een plek in de stad te vinden waar je de snelweg niet hoort. Dit geeft veel hinder en stress. Naar mijn mening zou de geluidshinder naar beneden moeten. Ondanks de geluidsschermen, is er een grote kans dat de geluidshinder nu juist gaat toenemen. Meer asfalt betekent immers dat meer mensen de auto zullen nemen. In het ontwerp tracé besluit is te zien op de kaartjes dat er op verschillende plekken geluidsschermen komen. Echter zullen er geen schermen geplaatst worden aan de kant van het groen. Nu ga ik regelmatig de stad uit om te wandelen en te fietsen en even in de natuur te zijn. Zonder geluidsschermen wil het horen en zien je wel vergaan. Er zal een vreselijke herrie zijn van de snelweg, waardoor het tot rust komen in de natuur er niet meer bij zal zijn. Naast de geluidshinder (waar nog schermen tegen te plaatsen zijn) zal de luchtvervuiling toenemen. Dit is slecht voor de gezondheid van de mensen die in Utrecht wonen en voor de natuur. Dit is onacceptabel! Een veel betere optie zou zijn om de snelheid te verlagen naar 80km/uur. Met die optie is de verbreding niet eens nodig omdat dit ook ten goede komt van de veiligheid.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen. U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuulende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.	Ja
	3	Het ergste van al vind ik dat een speciaal gebied als Amelisweerd aangetast zal worden. Amelisweerd is één van de weinige plekken waar je makkelijk heen kunt om de drukte van de stad te ontvluchten, ik kom er dan ook regelmatig. In de praktijk zal dit voor mij betekenen dat ik tijdens het hardlopen in het bos, veel luchtvervuiling zal inademen. 'Gezond sporten' in het bos is er niet meer bij. Er kan wel gezegd worden dat er compensatie bos zal komen, maar zo'n bijzonder en oud bos is natuurlijk niet te compenseren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	Het kan niet kloppen dat het bevorderen van de economie en het verdienen van geld belangrijker wordt gevonden dan het welzijn en de gezondheid van de bewoners van de omliggende gebieden. Laat staan de vreselijke aantasting van de natuur. We hebben straks een land vol asfalt dat totaal onleefbaar is geworden door de vervuiling. Indien dit project door zou gaan, zou dit een ware nachtmerrie betekenen. Mijn dringende advies is dan ook: doe het niet!	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
ZWE-00744	1	De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging 2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	Ja
	2	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja

3	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>	Ja
4	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
5	De 'Duurzame weg': een glazen overkapping over de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd is nooit in stemming gebracht, maar wordt niet nader onderzocht. Dit is zeer nalatig en dient alsnog te gebeuren. Positieve uitkomst moet worden meegenomen in ontwerp.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
6	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijkstraat en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
8	Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zijn.	Ja
9	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder	Ja

	meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	<p>gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>	
10	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
11	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
12	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
13	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
14	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
15	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
16	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
ZWE-00745	1 Bij deze maak ik bezwaar tegen het ontwerp-tracébesluit wijzigingen A27 en A12 /Ring Utrecht en de bijbehorende voorgenomen aanleg van extra rijstroken op de A28 Utrecht-Amersfoort. Deze aanleg verslechtert natuur en landschap en trekt extra autogebruik aan, incl. de bijbehorende hoeveelheid extra energie. Dit is bijzonder slecht nieuws, in deze tijd van mondiale aandacht voor grondstofschaarste, CO2 uitstoot, energiebesparing, duurzaamheid, hoge olieprijs en klimaatverandering. Het maakt de beloften van Ministeries, Europese Unie, ambtenaren, parlement en regering om te streven naar natuurbehoud en duurzaamheid volkomen belachelijk en zal het vertrouwen in politici en de belastingmoraal verder ondermijnen. Rust, natuurschoon en stilte zullen in ons land steeds schaarser worden door dit foute, kostbare en gevaarlijke ontwerp-besluit	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als</p>	Ja

			<p>versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).</p>	
2		<p>Extra autogebruik bedreigt tevens de volksgezondheid in brede zin (zulks in strijd met art. 22 Grondwet) , o.a.. door stijging van geluidsoverlast en verhoogde kans op longziekten en ongevallen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Het toekomstige systeem van de Ring Utrecht is gebaseerd op het principe van ontweven van bestemmingen en daarmee samenhangende rijroutes van het verkeer. Bestemmingen en daarmee rijroutes worden zoveel mogelijk vóór de grote verkeersknooppunten fysiek gescheiden door middel van geleiderail(s), berm en fly-overs. Zo is bijvoorbeeld de route vanuit de richting Gouda (A12) naar Amersfoort (A28) al vóór knooppunt Lunetten fysiek gescheiden van de route vanuit Arnhem (A12) naar Almere (A27). Deze rijroutes komen elkaar dus niet meer tegen op de A27 ter hoogte van de bak Amelisweerd. Kruisende weefbewegingen behoren dan tot het verleden. De fysieke scheiding van bestemmingen en bijbehorende rijroutes kost weliswaar meer ruimte, maar levert een belangrijke verbetering van de verkeersveiligheid (minder kans op flankongevallen) en een robuuster wegennetwerk op locaties waar veel wevend verkeer voorkomt zoals op de A27 tussen de knooppunten Lunetten en Rijsweerd, oftewel ter hoogte van de bak Amelisweerd.</p> <p>In de huidige situatie is er ter hoogte van de bak Amelisweerd in noordelijke richting slechts <i>één rijbaan</i> met zes rijstroken zonder fysieke scheiding tussen de rijstroken aanwezig. Ook in zuidelijke richting is er <i>één rijbaan</i> aanwezig, maar dan met vier rijstroken. Er rijdt dagelijks veel verkeer over de A27 waarvan ook een aanzienlijk deel kruisende weefbewegingen moet maken; zowel in noordelijke richting als in zuidelijke richting.</p> <p>Na realisatie van het project Ring Utrecht zijn in noordelijke richting ter hoogte van de bak Amelisweerd <i>twéé - fysiek gescheiden - rijbanen</i> aanwezig. Eén met vijf rijstroken en één met twee rijstroken. Omdat de bestemmingen en bijbehorende rijroutes al vóór knooppunt Lunetten fysiek zijn gescheiden, is het niet meer nodig - en ook niet meer</p>	Ja

			<p>mogelijk - om te weven ter hoogte van de bak. In zuidelijke richting zijn ter hoogte van de bak Amelisweerd eveneens <i>twéé - fysiek gescheiden - rijbanen</i> aanwezig. Eén met drie rijstroken en één met vier rijstroken. Omdat ook deze richting de bestemmingen en bijbehorende rijroutes al vóór knooppunt Rijnsweerd fysiek zijn gescheiden is het niet meer nodig - en ook niet meer mogelijk - om te weven ter hoogte van de bak.</p> <p>In artikel 22 van de Grondwet staat het volgende " De overheid treft maatregelen ter bevordering van de volksgezondheid".</p> <p>Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelenpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd.</p> <p>Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.</p> <p>Voor wat betreft geluid zal de situatie na realisatie van het project over het algemeen fors verbeteren. Dit komt door de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé.</p> <p>Ook blijkt uit het geluidonderzoek dat de situatie bij uw woning niet zal verslechteren.</p>	
3		<p>Gelet op de kleine afstand tussen mijn woning en de voorziene aanpassingen o.a. bij aansluiting Veemarkt wordt ik direct en irreversibel geschaad in mijn volksgezondheidsbelang.</p>	<p>Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelenpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd.</p> <p>Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.</p>	Ja

	4	<p>Een ander probleem is dat de kosten van dit ontwerpbesluit worden afgewenteld op de belastingbetaler. De staatsschuld is nu reeds meer dan 450 miljard EURO en zal stijgen bij voornoemde aanleg. Kosten-effectief denken en handelen blijkt bij de meerderheid der Ministeries een volkomen onbekend begrip (de niet-rijdende Fyra trein kost 11 miljard euro).</p> <p>Mijn belastingcenten kunnen en dienen nuttiger en rationeler besteed te gaan worden in ons land, bijv. bij de politie, in het onderwijs en in de gezondheidszorg, waar daadwerkelijke behoeften liggen die concreet opgelost kunnen worden. Het milieu-effect rapport verandert daar niets aan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Het project Ring Utrecht is opgenomen in de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, zoals vastgelegd in het MIRT. De afweging of geld naar asfalt of naar zorg moet gaan, is een politieke afweging die niet in een tracébesluit wordt gemaakt, maar plaatsvindt in de Tweede Kamer.</p>	Nee
	5	<p>het gehele ontwerp is fout, dom, ondeskundig ,schaadt de openbare orde, bedreigt de volksgezondheid en tast de belastingmoraal statistisch significant en irreversibel aan; het lokt tevens meer verkeersdoden uit en bedreigt de natuur en de dieren in hoge mate. Over het hoofd gezien belang: openbare orde, de volksgezondheid (art. 22 Grondwet), de belastingmoraal. Geraakt in belang: vermijdbare en omvangrijke kosten, dus ernstige aantasting der macro economische groei, aantasting der volksgezondheid en aantasting van mijn belastingmoraal.</p>	<p>De kwaliteit van het milieu-effectrapport (MER) en de onderzoeken die daarbij horen worden getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r.. Zij heeft in haar eindoordeel de informatie in het MER als 'zorgvuldig en van hoge kwaliteit' beoordeeld. Intrekken van het ontwerp-tracébesluit en de milieu-effectrapportage vanwege onvoldoende kwaliteit is daarmee niet aan de orde.</p> <p>In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd. De keuze waar belastinggeld aan besteed wordt is geen projectaangelegenheid maar een keuze van de Tweede Kamer.</p>	Nee
ZWE-00746	1	<p>Mag ik verzoeken de argumenten van de Kracht van Utrecht mee te wegen? Deze organisatie heeft een goede analyse gemaakt van nut en noodzaak: zie http://krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/447-mkba-ring-utrecht-in-nieuwe-wlo-scenarios. U wilt toch niet beweren dat wij vanaf nu 100 jaar lang in hoge economische groei blijven, dat wij vanaf nu 100 jaar lang op fossiele brandstof blijven rijden, EN dat de Nederlandse maatschappij geen extra kosten te verduren krijgt omdat u jarenlang wegen moet afsluiten? Elk van deze beweringen is onrealistisch, maar als u dat voor minstens 1 ervan zou toegeven zou u direct besluiten het hele project te schrappen wegens ontbreken van rendement.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Nee
	2	<p>De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nòg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dàt zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee
	3	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p>	Ja

	<p>4 Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	<p>Ja</p>
	<p>5 We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p>	<p>Nee</p>
	<p>6 De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).</p>	<p>Nee</p>
<p>ZWE-00747</p>	<p>1 De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen toenemen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch toenemen. Daarnaast is het ook zeer waarschijnlijk dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.</p>	<p>Nee</p>
	<p>2 De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de wekzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegeteld, verliest de de economische onderbouwing van het project zijn geldigheid.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).</p>	<p>Nee</p>

3	Nut en noodzaak. Het nut van automobilititeit is over de piek. De opvolgende generatie gaat vaker met OV en fiets, communiceert veelal zonder zich te verplaatsen, rijdt in de Randstad minder auto. Er is meer ruimte op de A27 dan gedacht. Het is daarom noodzakelijk om in het Utrechtse de kwaliteit van de OV-, fiets- en loopverbindingen fors te verbeteren. Het is voor de doorstroom voldoende om de snelheid van de auto's op de Ring Utrecht te beperken tot 80 km per uur. De noodzaak om de A27 te verbreden is niet aanwezig.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja
4	Het is nuttig de kwaliteit van de leefomgeving in het Utrechtse te verbeteren. Automobilititeit op de A27 veroorzaakt veel broeikasgas, kost ruimte, veroorzaakt hinder door geluidsoverlast en luchtvervuiling, tast het ecologisch waardevolle gebied Amelisweerd aan en verstoort de leefomgeving en gezondheid van de mens. Het is daarom noodzakelijk dat het verkeer zodanig aangepast wordt dat de aantasting van de leefomgeving en van de toestand van de planeet teruggebracht wordt tot verantwoorde proporties.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
5	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
6	Kosten en baten. Verbreding A27 in Utrecht kost de belastingbetaler ruim een miljard €. Daarbij op komen kosten voor verdere aantasting van de gezondheid, van het leefmilieu en van de planeet. De baten zijn gering, onzeker, en hiermee duurt de afschrijving een paar generaties.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
7	Afweging. De maatschappelijke afweging van stedelijke ontwikkelingsprojecten mag niet gedegradeerd worden tot het louter onderzoeken van de economische doelmatigheid daarvan. Stedelijke ontwikkeling draagt immers - via fysieke ingrepen - ook bij aan de andere wezenlijke waarden van de samenleving, te weten: sociale rechtvaardigheid, ecologische duurzaamheid en culturele identiteit.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
8	Doelmatigheid, kostenefficiency. Geven een budget en een verdeling van de scores op het resultaat van het voornemen van verbreding van de A27 is de verdeling van schaarse middelen in verre mate onvoldoende. De doelmatigheid bij de andere keuze, OV fiets, is wel voldoende.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgevallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
9	Verbetering. OV Fiets Lopen in Utrecht kost minder dan de helft van verbreding A27. Daar vanaf gaan nog de kosten die ook toegerekend kunnen worden aan verbetering van het leefmilieu en de planeet. De baten van het alternatief zijn zonder meer groot en binnen één generatie zichtbaar.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)	Nee
10	Bereikbaarheid en toegankelijkheid. Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is alles in en vanuit de omgeving moeilijk bereikbaar, en dan nog alleen per auto. Bij de alternatieve oplossing is alles in en vanuit de omgeving goed bereikbaar op de knooppunten, ook voor automobilisten.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgevallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
11	Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

	goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.		
12	Vitaliteit. Het voornemen van verbreding van de A27 scoort slecht op de punten gezond, veilig, duurzaam. Het alternatief, versterken OV- en fietsroutes, scoort daarentegen goed.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee
13	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging	Nee
14	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
15	De oplossing Verbreden A27 is alleen beschikbaar voor de beperkte groep van automobielgebruikers. Voor de mensen die leven met spaarzaam gebruik van auto's auto wordt niets gedaan, zij worden uitgesloten voor deze dure voorziening. De alternatieve oplossing is beschikbaar voor een veel grotere groep van gebruikers. De automobielgebruikers kunnen via de voorzieningen op de knooppunten nog steeds gebruik maken van de ,niet verbrede, A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
16	Rechtvaardigheid. De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten opzichte van de heel geringe tijdwinst voor passerend automobilisten. De alternatieve oplossing biedt daarvoor soelaas.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
17	Controle. Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is de zeggenschap voor de gebruikers en verder moeilijk en uitsluitend beperkt tot automobielgebruikers. Bij de alternatieve oplossing is de zeggenschap voor de gebruikers en verder groot, inclusief voor automobilisten op de knooppunten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee
18	Leefbare omgeving. Een leefbare omgeving is vitaal, beleefbaar, bruikbaar, bereikbaar, controleerbaar alsmede doelmatig en rechtvaardig. De oplossing van Verbreden A27 voldoet daar niet aan, de alternatieve oplossing wel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee
19	Verduurzaming, Het is een slecht voorstel van de regering om de energieslurpende automobiliteit te vergroten want we moeten juist besparen op energie. Besparen, dat kan door minder mobiliteit, en door meer OV Fiets en lopen.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee

20	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja
21	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	Ja
22	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
23	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van	Ja

		deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	
24	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
25	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
26	Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppert, en het leefklimaat daar verslechteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
27	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
28	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopande oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja
29	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
30	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet net niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en	Nee

		zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	
31	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
32	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
33	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
34	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
35	De stikstofvervuiling van de natuur is nu al een halve eeuw zo groot dat nu zelfs de eiken op de Veluwe en de rupsen op de eik najaren van slechte groei beginnen te sterven. Daar draagt het wegverkeer belangrijk aan bij, ook het verkeer op de Ring. Reden temeer om de stikstofemissies van het verkeer sneller te reduceren en alles toe doen wat mogelijk is om de groei van het verkeer te stoppen, zodat de verlaging van de emissies per km van auto's en trucks ook daadwerkelijk tot minder stikstofstress in de natuur leidt. Dit nieuwe probleem van eiken- en rupsensterfte in de natuur is in de MER ook niet onderzocht. Ik dring dan ook sterk erop aan dat u de juiste maatregelen treft om het wegverkeer te verminderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
36	Nut en noodzaak. Het nut van automobilititeit is over de piek. De opvolgende generatie gaat vaker met OV en fiets, commimiceert veelal zonder zich te verplaatsen, rijdt in de Randstad minder auto. Er is meer ruimte op de A27 dan gedacht. Het is daarom noodzakelijk om in het Utrechtse de kwaliteit van de OV-, fiets- en loopverbindingen fors te verbeteren. Het is voor de doorstroom voldoende om de snelheid van de auto's op de Ring Utrecht te beperken tot 80 km per uur. De noodzaak om de A27 te verbreden is niet aanwezig.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee
37	Het is nuttig de kwaliteit van de leefomgeving in het Utrechtse te verbeteren. Automobilititeit op de A27 veroorzaakt veel broeikasgas, kost ruimte, veroorzaakt hinder door geluidsoverlast en luchtvervuiling, tast het ecologisch waardevolle gebied Amelisweerd aan en verstoort de leefomgeving en gezondheid van de mens. Het is daarom noodzakelijk dat het verkeer zodanig aangepast wordt dat de aantasting van de leefomgeving en van de toestand van de planeet teruggebracht wordt tot verantwoorde proporties,	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee
38	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee

	stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.		
39	Mensen in volkstuinten, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
40	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
41	Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	Ja
42	Beleving, De beleving van een verbrede A27 zal niet mooi en aangenaam zijn voor de ogen en andere zintuigen. Daarentegen zal het alternatief beter scoren.	De beleving van de ruimtelijke kwaliteit is beoordeeld in het Deelrapport Ruimte en Ruimtelijke kwaliteit van de milieu-effectrapportage, hoofdstuk 5. Deze beoordeling is meegenomen bij de belangenafweging voor het project.	Nee
43	Hieronder informeer ik u over mijn tweede zienswijze over het ontwerpbesluit Ring Utrecht. In deze zienswijze informeer ik u over verbeteringen en aanvullingen op mijn eerste zienswijze. Verslechtering van de omgeving gaat wat mij betreft ten minste over de volgende zaken: luchtkwaliteit, geluidkwaliteit, kwaliteit van flora- en fauna, beleving van het verblijf in mijn stad, bruikbaarheid van mijn omgeving in Utrecht Oost.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
44	De beleving van een verbrede A27 is onaangenaam voor ons in Utrecht Oost, vanwege verwoestijning door het kappen van bomen en verkeersbouwwerken van 3 etages hoog. De nu al onbehaaglijke tunnelachtige doorgang onder de A27 langs de Kromme Rijn in de weg naar Rhijnauwen wordt door de verbreding akelig. De kwaliteit van flora- en fauna in Amelisweerd zal ernstig aangetast worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het	Ja

		<p>jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p> <p>De effecten op de flora en fauna, onder meer in Amelisweerd, zijn uitvoerig beschreven en beoordeeld in het MER. Ze zijn samengevat in het Deelrapport Natuur2020.</p>	
45	De bouwplaatschaos zal zich over enkele jaren uitstrekken en zal de beleving, het verblijf en de bereikbaarheid voor ons in Utrecht Oost ernstig aantasten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
46	Het toepasbaarheidsbeginsel. In mijn eerste zienswijze heb ik dit punt niet goed beschreven, nu wel. Het toepasbaarheidsbeginsel gaat ervan uit dat alleen daar aan blootstelling gerekend wordt waar mensen lang verblijven. Het is echter niet terecht om te doen of mensen in een volkstuin en in Amelisweerd daar kort verblijven. Want op die plekken in Utrecht Oost zijn mensen die er vaak de hele dag zijn, zoals ik, en dan nog inspannend werken doen zoals sporten. De EU regelgeving voor de blootstelling moet dus ook getoetst worden voor de mensen in de tuinen, sportvelden en bossen	<p>In de NSL monitoringstool zijn de toetspunten, de locaties vanaf de weg waar aan de luchtnormen wordt voldaan, te zien. De toetspunten ter hoogte van de volkstuinten, liggen aan de rand van de volkstuinten aan de wegzijde. Hierdoor wordt worst case getoetst.</p> <p>Uit het MER Tweede Fase (zie hoofdstuk 8) blijkt dat alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied, waaronder ook de volkstuinten, een toe- of afname hebben van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m³ en van fijn stof PM10 van minder dan 0,4 µg/m³. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen.</p> <p>Daarnaast zorgen de Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie eisen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen.</p> <p>Ten opzichte van de huidige situatie is dan ook sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie van het project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal na realisatie van het project daardoor lager zijn dan in de huidige situatie. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in 2030 zowel de referentie als de projectsituatie voldoen aan de advieswaarden van de wereldgezondheidsorganisatie WHO.</p>	Ja
47	Nota Mobiliteit. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit (NoMo) af te wijken, en van de opvolger daarvan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Ik vind dat de streefwaarden voor de gemiddelde reistijd in de spits niet geschikt zijn voor de A27/A12 Ring Utrecht, in het bijzonder in Utrecht Oost. Want hierdoor verslechtert de kwaliteit van de omgeving. Ik citeer de gewraakte passage uit SVIR voor de bereikbaarheid over de weg: "De streefwaarde voor het hoofdwegennet is dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits". Deze streefwaarde is niet meer van deze tijd, want daardoor ontstaan teveel negatieve effecten voor de omgeving. Echter, ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht, staat beroep tegen de Nota Mobiliteit niet open. Daarom is nu het moment gekomen om dit aan u voor te leggen. Bij verminderde automobilititeit moet niet alleen gekeken worden naar een oplossing om de snelheid in stand te houden door verbreden. Ook een oplossing van maximaal 80 km per uur is een goede oplossing. Verder moeten andere, dan automobiel gerichte modaliteiten in aanmerking komen, zoals meer Openbaar Vervoer, fiets lopen. Want die laatste oplossing verbetert de doorstroming en verbetert de omgeving ook.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>De opstelling van de (ontwerp-)tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht is niet het juiste moment of plek om de Nota Mobiliteit ter discussie te stellen; dat dient in de Tweede kamer te geschieden. Er is dus niet afgeweken van de streefwaarde voor de reistijdverhouding op NoMo-trajecten op het hoofdwegennet van 2,0 op stedelijke randwegen en 1,5 tussen stedelijke agglomeraties.</p>	Ja
48	Voorzorgsprincipe. Bij twijfel over een voornemen geldt het voorzorgsprincipe. De twijfel over nut en noodzaak is groot, en het is duidelijk dat de kwaliteit van de omgeving verslechtert. Dus : VOER HET PLAN NIET UIT en VERBETER MET MAX 80 km/h.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden , blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in	Ja

			<p>overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	
ZWE-00748	1	<p>Meer wegen trekken meer auto's aan. Bijvoorbeeld doordat na verloop van tijd reizigers, die bijvoorbeeld buiten de spits of met het Openbaar vervoer (OV) reizen, weer de auto nemen omdat het verkeer beter lijkt door te stromen.</p>	<p>De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren.</p> <p>Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).</p>	Nee
	2	<p>Bovendien zijn files niet primair een probleem van onvoldoende wegcapaciteit. Er zijn geen onderzoeken of studies die aangeven dat 'meer asfalt' duurzaam helpt. En dat maakt deze plannen in allerlei opzichten zeer omstreden: asfalteren is de duurste maatregel om de files te verminderen. asfalteren heeft een enorme impact op de leefbaarheid, volksgezondheid en het milieu.</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p>	Ja
	3	<p>Albert Einstein zei het al: de definitie van waanzin is steeds hetzelfde blijven doen en toch een ander resultaat verwachten.</p> <p>Ik wil u hiermee niet beledigen, maar zou wel graag aangeven dat een samenleving waar we tot echte, duurzame oplossingen wil komen, moet leren dat je op enig moment op een heel andere manier naar de situatie moet leren kijken waar je een oplossing voor zoekt. Want je vindt een oplossing niet door vanuit dezelfde denkkaders te blijven redeneren, die het probleem ook deden ontstaan.</p> <p>Zo'n houding van 'niet-weten' vergt nederigheid, erkennen datje het misschien niet meteen weet maar dat dat nog niet betekent dat je dus maar op de oude voet doorgaat. En dat is een houding die onze politici over het algemeen vreemd is. Maar doorgaan op de oude voet, is in deze tijd van steeds verdergaande aantasting van ons leefklimaat onverantwoord.</p>	<p>De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	Nee
	4	<p>Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.</p>	<p>De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project.</p> <p>Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak</p>	Ja

5	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Zo kunnen de werkzaamheden rond de bak bij Amelisweerd kunnen tot verschuivingen in de grondwaterstromen leiden. Met funeste gevolgen voor de bomen en de ecosystemen daar. In het plan geen woord over hoe zou moeten worden voorkomen dat dat gebeurt. Dit soort zaken maken duidelijk dat het plan onvoldoende doordacht is, terwijl de risico's ervan vergaand zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
6	Het wordt onaantrekkelijk om over of langs de Kromme Rijn naar de verschillende landgoederen te wandelen ofte varen. Heeft u enig idee hoe belangrijk dergelijke groenwegen zijn voor het menselijk welzijn in een stad (en dus voor de stad als geheel)? Dit soort zaken tonen steeds weer dat het plan niet integraal is in zijn opzet. Het is gemaakt vanuit een tunnelvisie waarbij de economische waarden de boventoon voeren. Dat echter welzijn van bewoners cruciaal is voor de economie is geenszins in beeld. Het ontbreekt de makers aan een werkelijk andere visie op het geheel van de situatie, en dus doen we wat we altijd al deden en verwachten tegen beter weten in een ander resultaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).	Nee
7	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	De uitstoot van het wegverkeer is schadelijker voor de mens en natuur door stikstofdepositie dan eerder gedacht. Het doel van elke overheid die het belang van zijn burgers centraal stelt zou daarom moeten zijn: het verkeersvolume terugdringen. En dat betekent op zoek naar moderne, 21ste eeuwse oplossingen voor verkeersstromen in plaats van meer vervuiling toe te staan door meer asfalt aan te leggen. Luchtvervuiling is ook bij de bouw van dergelijke grote projecten allesbehalve uitgesloten. Wat zijn de risico's daarvan? Ook daaromtrent ontbreekt informatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
9	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	Ja
10	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee

11	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
12	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
13	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
14	Kortom, de nadelen van het ontwerp-tracébesluit overtreffen de voordelen die men ermeê denkt te bereiken en die - zoals ik al eerder aangaf - niet bereikt zullen worden, omdat ze een herhaling zijn van conservatieve oplossingen. En dus van een zienswijze die niet in staat is werkelijke innovatie te herkennen en toe te passen. Het plan moet dan ook niet worden uitgevoerd. Ik verzoek u om bovenstaande uitermate serieus te nemen, zodat die argumenten - te samen met vele andere zienswijzen van burgers die de tijd rijp achten voor andere oplossingen - ertoe kunnen gaan leiden dat het ontwerp-tracébesluit van de baan is. En we zo ruim baan maken voor nieuwe oplossingen die tot voorbeeld kunnen zijn voor andere situaties in het land en in de wereld.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
ZWE-00749	1 In de eerste plaats komt het mij voor dat in casu sprake is van verspilling, althans onverantwoorde besteding, van belastinggeld, omdat het project is gebaseerd op een onjuiste inschatting van de toename van het autoverkeer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	Nee
2	wee gerenommeerde onderzoeksinstituten, te weten het Planbureau voor de Ixefomgeving (PBI) en het Centraal Planbureau (CPB), vragen zich namelijk af of de infrastructurele plannen, die nog op stapel staan (waaronder onderhavig project), nog wel rendabel zijn.' Deze instituten zijn van mening dat het Nederlandse hoofdwegenet geen belangrijke missende schakels meer heeft. Nederland heeft al een van de meest uitgebreide wegennetwerken ter wereld: in totaal 139.000 km lang, ruim drie keer de omtrek van de aarde. Bovendien zal het wegverkeer de komende jaren minder hard groeien dan voorheen. Nieuwe miljoenen- c.q. miljardeninvesteringen in nieuw asfalt zijn alleen verstandig indien de files substantieel toenemen; dat laatste is zeer twijfelachtig. Hoogleraar transportbeleid Bert van Wee van de TU Delft voegt hieraan toe, dat met de kennis van nu er waarschijnlijk andere beslissingen zouden zijn genomen.^ De wegen worden minder belast dat verkeerskundigen jaren geleden voorspelden, waardoor	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau) Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).	Ja

	<p>kosten-batenanalyses van projecten niet meer kloppen. Als oorzaken van de meevallende verkeersdrukten kunnen worden genoemd: het aantal huishoudens daalt, het aantal autobezitters stijgt minder snel en steeds meer mensen werken thuis of met flexibele werktijden.</p> <p>Daarnaast wil ik wijzen op het onderzoek van Simeon Calvert, die recent is gepromoveerd aan de TU Delft. Hij betoogt dat er andere (kleinere en goedkopere!) oplossingen tegen files zijn dan 'meer asfalt' (meer rijbanen).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast.</p> <p>Wat betreft het onderzoek van Simeon Calvert; in de milieuraapportage eerste fase is onderzoek gedaan is naar het probleemoplossend vermogen van een niet verbreden variant. Die variant bleek niet robuust genoeg.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Opgemerkt wordt dat te hanteren uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen met het NRM jaarlijks door DGMO worden bijgesteld. DGMO gebruikt daarbij steeds de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p>	
3	<p>Dan is er nog het punt van de aantasting van het bos van Amelisweerd door de plannen (opoffering van een 15 m brede beplantingsstrook). Doodzonde! Het betreft hier mooie oude bomen; vervanging hiervan door jonge boompjes neemt het verlies van natuurwaarden niet weg.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd.</p> <p>Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal</p>	Ja

			<p>(ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	
ZWE-00750	1	<p>De Ring zou de bereikbaarheid moeten vergroten? Dat zal echt niet gebeuren! De ring is een wurgende stinkstrop, en het laat zich raden wie hier het meest onder gebukt zullen gaan. Dat zijn natuurlijk niet degenen die hem bedacht hebben. Niet de bestuurders en niet de beleidsbepalers. Die zullen er wel voor zorgen dat hun woning zich op veilige afstand van hun eigen maatsel bevindt, zij zijn immers als geen ander op de hoogte van alle kwalijke gevolgen ervan. Nee, zoals altijd zijn mensen met een laag inkomen de dupe. Zij zijn aangewezen op de goedkoopste woningen. En laten die zich nou toevallig NET in de onmiddellijke nabijheid van de ring bevinden! Hoe zou DAT nou komen? Niet doordat deze ring zo'n prachtig stuk architectuur is, waar we die arme mensen graag van laten genieten; nee, dat komt doordat deze ring de mensen gek maakt van de onafgebroken oorverdovende herrie, en doodziek van alle kwalijke en gevaarlijke gassen en fijnstof, die zij, terwille van die heilige "bereikbaarheid", gedwongen zijn in te ademen. Dit zal de mensen niet verbinden, maar juist van elkaar vervreemden.</p>	<p>Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Bijkomend voordeel van een betere doorstroming op het hoofdwegennet is dat het (doorgaande) verkeer minder geneigd zal zijn uit te wijken naar het onderliggend wegennet. De kans op sluipverkeer door bebouwde kommen neemt dus af. Er ontstaat meer ruimte voor andere verkeersdeelnemers zoals fietsers en OV-gebruikers.</p> <p>Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven.</p> <p>Het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen.</p> <p>Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.</p>	Ja
	2	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	Ja
	3	<p>De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelissewaard is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
	4	<p>Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p>	Nee

5	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
6	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
7	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
8	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
9	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptraacébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptraacébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptraacébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptraacébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptraacébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
10	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
11	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
12	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de werkzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegeteld, verliest de de economische onderbouwing van het project zijn geldigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting	Nee

			door de uitvoerder van de OEI/KBA.” (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	
	13	De extra emissies worden gecompenseerd door NSL-maatregelen. De monitoringsrapportage 2015 NSL (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportage-nsl-2015-bijlage) stelt echter dat de daling voor fijnstof stagneert (blz3). De NEV 2015 (https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/41/nationale-energie-verkenning-2015) ,blz. 109 stelt dat ook na 2020 de daling duidelijk afneemt. Die geringe daling is vrijwel geheel te danken aan Euronormen voor (diesel)wegvoertuigen, oftewel roetfilters, terwijl de emissies door industrie en luchtvaart stijgen (blz. 7 Achtergronddocument Lucht, http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-luchtverontreinigende-stoffen-in-de-nationale-energieverkenning-2015_2442.pdf). Of de luchtkwaliteitsnormen in de toekomst worden gehaald is dus geheel afhankelijk van succesvolle implementatie van deze techniek. Deze techniek moet de stijgende emissies van industrie, bouw, op- en overslag, huishoudens (door houtkachels, waar sinds kort subsidie op zit) en bandenslijtage allemaal compenseren. Het afbreukrisico is groot. Als het model uitgaat van vlotte implementatie van roetfilters en theoretische emissiefactoren zijn de totale daadwerkelijke emissies zwaar onderschat!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	14	Amelisweerd is een prachtig natuurgebied waar ik en mijn gezin nog graag jaren van willen genieten! Wij zijn ook werkende mensen en maken gebruik van het openbaar vervoer waarin nog veel te verbeteren is. Ons inziens zijn er voldoende andere manieren om de drukte op snelwegen te verminderen!!!!	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
ZWE-00751	1	<p>Zoals aangegeven woon ik aan de noordzijde van Nieuwegein en kijk ik uit over de groenzone naar de A12. De geluidhinder die wij nu al ondervinden van de Snelwegen A2 en A12 is aanzienlijk, met name met noordelijke wind of regenachtig weer. Wij maken ons dan ook grote zorgen over de leefbaarheid van ons deel van de wijk als de verkeersintensiteit nog verder toeneemt en de snelweg nog dichterbij komt. Wij zijn dan ook blij om te lezen dat het de intentie is om een geluidreductie van 5dB ten opzichte van de huidige situatie te willen bereiken middels het plaatsen van geluidschermen.</p> <p>Wij zijn hierbij erg benieuwd of dat er ook metingen zijn gedaan om het huidige geluidsniveau vast te stellen en op welke wijze deze metingen zijn uitgevoerd. Wij ontvangen dan ook graag een afschrift van het meetrapport.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>Er zijn geen geluidmetingen uitgevoerd om het huidige geluidsniveau vast te stellen. De norm waaraan volgens de Wet milieubeheer moet worden voldaan is vastgelegd in de zgn. geluidproductieplafonds. De geluidbelastingen in de situatie met het project Ring Utrecht zijn bepaald door middel van berekening en getoetst aan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Voor uw woning blijkt daaruit dat de toekomstige geluidbelasting na uitvoering van het project Ring Utrecht (prognose 2036) 52 dB bedraagt, dat is aanmerkelijk lager dan de geluidbelasting van 58 dB die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. De wettelijke opgave om de geluidbelasting bij uw woning met 5 dB te verlagen wordt derhalve bereikt.</p>	Ja
	2	Gezien de zone tussen onze woningen en de A12 zich ontwikkeld tot een prachtige groene zone zou het ook een zeer goede zaak zijn als de geluidwal voorzien wordt van beplanting waardoor deze als een groene wal op zal gaan in de omgeving.	In het Landschapsplan is aangegeven dat er aan de stadszijde van het geluidscherm een groene afscherming wordt gerealiseerd. Aan uw wens wordt voldaan.	Nee
	3	Daarbij zijn wij bezorgd over de luchtkwaliteit in onze wijk die bij een verdere intensivering van de verkeersbelasting naar alle waarschijnlijkheid nog verder zal verslechteren en welke maatregelen getroffen worden om dit te voorkomen.	<p>In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen.</p> <p>Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door Europese maatregelen. De Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen.</p> <p>Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal</p>	Nee

		<p>Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelenpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd.</p> <p>Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.</p>		
	4	In de toekomst zal aan de westzijde van de A2 ter hoogte van Nieuwegein waarschijnlijk nog een gehele nieuwe locatie worden ontwikkeld, te weten Rijnenburg. Er is sprake van geweest dat deze wijk langs de noordzijde van Galecop ontsloten zou moeten worden waardoor een zeer onwenselijke situatie, met een enorme verkeersbelasting voor de bewoners van Galecop zou ontstaan. Nu de A12 aangepakt wordt lijkt het ons dan ook zeer belangrijk dat er rekening gehouden wordt met een eigen ontsluiting op de A12 aan de westzijde van de a2 zodat de wijk Galecop niet wordt belast met nog meer verkeer	De plannen van de gemeente Utrecht met betrekking tot Rijnenburg, zijn al geruime tijd "bevroren". Mocht het project Rijnenburg in de toekomst een doorstart gaan krijgen, dan zal de gemeente Utrecht in samenwerking met haar regiopartners (waaronder Rijkswaterstaat, gemeente Nieuwegein en Provincie Utrecht) onder andere de effectstudie moeten actualiseren. Uiteraard zal dan ook de ontsluiting van Rijnenburg op basis van de meest recente inzichten getoetst moeten worden.	Nee
	5	Deze aanpassingen hebben een zeer grote invloed op mijn directe woonomgeving en daarmee ook op mijn woongenot en de waarde van mijn woning.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
ZWE-00752	1	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	2	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steeds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja
	4	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee

	Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.		
5	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
6	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
7	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja
10	Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee
11	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee

	12	In 2015 heeft de regering toegezegd het Urgenda klimaatvonnis te gaan uitvoeren. Dan is het onacceptabel dat de minister van I en M doorgaat met meer asfalt, omdat dat autogebruik, en aldus de CO2 uitstoot stimuleert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	13	De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	14	Tenslotte wil ik aangeven dat de formuleringen in deze brief mogelijk ook herkenbaar zijn in andere brieven. De materie is ingewikkeld en ik vertrouw op het dossieronderzoek dat door een werkgroep is verricht. Ik zou het ook in eigen woorden kunnen zeggen. Echter, het gebruiken van deze formuleringen maakt mijn bezwaren niet minder oprecht. Ik maak mij grote zorgen over de plannen die er zijn, om meerdere redenen. Ik woon vlak bij de A27.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
ZWE-00753	1	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
	2	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
	3	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	4	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
	5	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
	6	De Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit zijn veel te ruim en zullen \ongetwijfeld nog voor 2026 door strengere normen worden vervangen. Het effect van het verkeer op de Ring Utrecht moet worden doorgerekend. Het is overigens volstrekt niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese richtlijnen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	7	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

8	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
9	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
ZWE-00754	1 De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vreezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van	Ja

		Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
2	In de file top 50 staan slechts enkele files die dit project zou moeten aanpakken. Het ergert mij dat u zich zo druk maakt om een paar procenten van de totale filedruk in Nederland. Verder merk ik op dat iedereen wel weet dat de files blijven, ook met dit project. Het bieden van meer asfalt, creëert meer vraag: het autoverkeer zal alleen maar toenemen door het verbreden van wegen. De enige oplossing tegen files is het verbeteren van openbaar vervoer. Dat rekent u zelfs zelf gewoon uit. Maar bovendien valt in dit geval op dat de files die u met dit project zou willen verminderen, in de filetop 50 helemaal niet prominent zijn. Heel veel geld maar u lost het probleem niet op. Ik vind het onbetamelijk dat u ons geld en de tijd van ambtenaren en politici, en vooral de onze, zo verspilt.	In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de ontwikkeling van de (auto)mobiliteit zijn meegenomen in de modelberekeningen. Tevens is vooruitgekeken naar de effecten in 2040. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen. In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.	Ja
3	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dat zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
4	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	De 'Duurzame weg': een glazen overkapping over de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd is nooit in stemming gebracht, maar wordt niet nader onderzocht. Dit is zeer nalatig en dient alsnog te gebeuren. Positieve uitkomst moet worden meegenomen in ontwerp.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
6	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
7	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.	Ja

		Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	
8	De stikstofvervuiling van de natuur is nu al een halve eeuw zo groot dat nu zelfs de eiken op de Veluwe en de rupsen op de eik na jaren van slechte groei beginnen te sterven. Daar draagt het wegverkeer belangrijk aan bij, ook het verkeer op de Ring. Reden temeer om de stikstofoxidenemissies van het verkeer sneller te reduceren en alles toe doen wat mogelijk is om de groei van het verkeer te stoppen, zodat de verlaging van de emissies per km van auto's en trucks ook daadwerkelijk tot minder stikstofstress in de natuur leidt. Dit nieuwe probleem van eiken- en rupsensterfte in de natuur is in de MER ook niet onderzocht. Ik dring dan ook sterk erop aan dat u de juiste maatregelen treft om het wegverkeer te verminderen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
9	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidschermen.	Nee
10	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisseweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisseweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
11	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
12	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bereiken. De geluidsschermen moeten overal tenminste 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Bovendien moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Nee
ZWE-00755	1 Ik maak mij zorgen over de luchtkwaliteit nu, tijdens de bouw en ook na de bouw. Wat wordt er gedaan om het verkeer te verminderen, langzamer te laten rijden rondom de stad en schoner te krijgen? bijv. door wetgeving voor schone auto's. schone werkverkeerswagens, minder mensen tijdens de spits te laten rijden en meer mensen met het openbaar vervoer te laten gaan, enz.??	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname	Ja

		<p>van de luchtverontreiniging, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Het project is ook opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelenpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd.</p> <p>Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.</p> <p>Alle werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, zullen worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming.</p>	
2	De geluidsschermen bij lunetten worden 3 keer zo hoog, nl. 12 meter hoog. Dit betekent dat er een groot deel van het uitzicht op de lucht en de opgaande zon verloren gaat. Het geeft mogelijk een opgesloten gevoel terwijl er nu een wijdsheid te voelen is.	De visuele impact van de hogere schermen is minder groot dan de factor 3 die u noemt. Het huidige geluidsscherm staat op een aarden wal; het toekomstige geluidsscherm staat vanuit de wijk gezien achter de wal. Dus dicht tegen de weg aan. De wal zelf blijft gehandhaafd, en wordt ingepland met bomen. Hiermee is de visuele impact van de schermen op de wijk beperkt.	Nee
3	Het uitzicht door de hoge geluidsschermen die geplaatst zullen worden: Ik wil graag blauwe luchten of wolken of opgaande zon blijven zien, zoals nu het geval is, niet een hoog groen scherm. Een verdubbeling van de hoogte van de schermen zou nog kunnen, zo hoog zijn de bomen nu ook. In de bocht waar de afslag van de A27 naar de A12 loopt, zou daar het geluidsscherm ook lager kunnen of kunnen afbuigen, over de weg heen, zoals bij Zeist, waardoor hij niet zo hoog de lucht in komt?	De afstand van uw woning tot het geluidsscherm bedraagt circa 200 meter. Het geluidsscherm zoals dat in het kader van het project Ring Utrecht wordt geplaatst, met een hoogte van 12 meter, is ongeveer twee keer zo hoog dan het bestaande geluidsscherm. Gezien de afstand tussen uw woning en het geluidsscherm is het niet aannemelijk dat u ten gevolge van de hogere schermen visuele hinder zult hebben en de blauwe lucht niet meer zult zien. <p>Met de voorgestelde maatregelen in het project kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer; bij vrijwel alle woningen in Lunetten wordt de geluidbelasting met ten minste 4 dB verlaagd. Aangezien met het voorgestelde maatregelenpakket kan worden voldaan, is een onderzoek naar andere of omvangrijkere maatregelen niet nodig. Bij uw woning, zie bijlage 9e van het deelrapport Specifiek, zal de geluidbelasting met deze maatregelen met 10 dB worden teruggebracht tot 46 dB.</p>	Ja
ZWE-00756	1 Als tennisvereniging zijn wij belanghebbende, onze club moet wijken voor de plannen zoals beschreven in het Ontwerp-Tracébesluit. Wij achten de belangen van onze vereniging en de belangen van onze sporters onvoldoende meegenomen. In de toelichting van het Ontwerp Tracébesluit stelt u: 'Nagestreefde doelstelling voor de omgeving is dat maatregelen aan de Ring in elk geval niet tot verslechteringen leiden, en waar mogelijk zelfs verbeteringen opleveren. Het gaat daarbij om het hele palet: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, sluisverkeer en bijvoorbeeld ook allerlei waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie.'	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwshade en nadeelcompensatie.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisseweerd).</p> <p>De effecten op recreatie waaronder ook sport zijn meegenomen in het deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit en zijn in de milieu-effectrapportage beoordeeld.</p>	Nee
	In het besluit zien wij echter onvoldoende compensatie voor het enorme effect dat de uitbreiding heeft op de recreatie. De recreatieve en cultuurhistorische betekenis van		

	<p>Amelisweerd is voor de stad enorm. Wij vinden het onvoorstelbaar dat eeuwenoude bomen in Amelisweerd wederom moeten wijken voor de aanleg van een snelweg. De voorgestelde compensatie maakt de schade die gedaan wordt niet goed.</p> <p>Ook het belang van recreatie in de vorm van sport is onvoldoende meegenomen in de plannen. Wij zien geen enkele compensatie of alternatieve locatie opgenomen in het Ontwerp Tracébesluit voor onze vereniging.</p>		
2	<p>Daarbij vragen wij ons af waarom deze verbreding doorgang moet hebben, er is immers berekend dat de verkeersdrukke in de komende jaren fors afneemt en dat bij introductie van zelfrijdende auto's deze verkeersdrukke alleen nog maar sneller vermindert. Het wegontwerp met 2x7 rijstroken in de bak bij Amelisweerd en extra parallelbanen op de A12 is gebaseerd op de verkeersintensiteiten in het Global Economy (hierna GE) scenario van het toekomstscenario WLO-1 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In december 2015 heeft het PBL, nieuwe toekomstscenario's openbaar gemaakt: de zogenaamde WLO-2 scenario's Hoog en Laag. Het GE scenario komt overeen met een verwachte economische groei die pas in 2046 volgens het nieuwe WLO-2 scenario Hoog wordt bereikt. Als het gemiddelde van de nieuwe WLO-2 scenario's Hoog en Laag 2030 als uitgangspunt zou worden genomen, dan zijn er minder extra rijstroken nodig. Daarbij heeft minister Schultz de verwachting uitgesproken dat binnen 20 jaar alle auto's op de Nederlandse wegen zelfrijdend zijn. Uit studies blijkt dat de filedruk met 30 procent afneemt als 10 procent van de automobilisten automatisch rijdt. Dit betekent dat uitbreiding op de voorgenomen wijze niet noodzakelijk is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Opgemerkt wordt dat te hanteren uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen met het NRM jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden steeds de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p>	Ja
3	<p>Wij verzoeken u deze zienswijze te gebruiken om het Ontwerp Tracébesluit aan te passen. Wij verzoeken u daarin de belangen van onze vereniging en onze sporters mee te nemen en te voorzien in compensatie en een alternatieve locatie voor onze vereniging.</p> <p>Zie de bijlage voor onze volledige zienswijze.</p>	<p>Op basis van de ingediende zienswijze zijn tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit diverse wijzigingen doorgevoerd. Echter, helaas blijft het ook in het tracébesluit noodzakelijk voor uw vereniging om naar een alternatieve locatie te verplaatsen. Er hebben reeds diverse gesprekken tussen het bestuur van uw vereniging en vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat plaatsgevonden. Hierin is steeds duidelijk besproken over de positie van de vereniging en de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat.</p>	Nee
4	<p>Wij vragen ons af waarom deze verbreding doorgang moet hebben, er is immers berekend dat de verkeersdrukke in de komende jaren fors afneemt en dat bij introductie van zelfrijdende auto's deze verkeersdrukke alleen nog maar sneller vermindert. Het wegontwerp met 2x7 rijstroken in de bak bij Amelisweerd en extra parallelbanen op de A12 is gebaseerd op de verkeersintensiteiten in het Global Economy (hierna GE) scenario van het toekomstscenario WLO-1 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In december 2015 heeft het PBL, nieuwe toekomstscenario's openbaar gemaakt: de zogenaamde WLO-2 scenario's Hoog en Laag. Het GE scenario komt overeen met een verwachte economische groei die pas in 2046 volgens het nieuwe WLO-2 scenario Hoog wordt bereikt. Als het gemiddelde van de nieuwe WLO-2 scenario's Hoog en Laag 2030 als uitgangspunt zou worden genomen, dan zijn er minder extra rijstroken nodig. Daarbij</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p>	Nee

		heeft minister Schultz de verwachting uitgesproken dat binnen 20 jaar alle auto's op de Nederlandse wegen zelfrijdend zijn. Uit studies blijkt dat de filedruk met 30 procent afneemt als 10 procent van de automobilisten automatisch rijdt. Dit betekent dat uitbreiding op de voorgenomen wijze niet noodzakelijk is.		
	5	<p>Als tennisvereniging zijn wij belanghebbende, onze club moet wijken voor de plannen zoals beschreven in het Ontwerp-Tracébesluit. Wij achten de belangen van onze vereniging en de belangen van onze sporters onvoldoende meegenomen.</p> <p>In de toelichting van het Ontwerp Tracébesluit stelt u: 'Nagestreefde doelstelling voor de omgeving is dat maatregelen aan de Ring in elk geval niet tot verslechtingen leiden, en waar mogelijk zelfs verbeteringen opleveren. Het gaat daarbij om het hele palet: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, sluipverkeer en bijvoorbeeld ook allerlei waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie.'</p> <p>In het besluit zien wij echter onvoldoende compensatie voor het enorme effect dat de uitbreiding heeft op de recreatie. De recreatieve en cultuurhistorische betekenis van Amelisweerd is voor de stad enorm. Wij vinden het onvoorstelbaar dat eeuwenoude bomen in Amelisweerd wederom moeten wijken voor de aanleg van een snelweg. De voorgestelde compensatie maakt de schade die gedaan wordt niet goed.</p> <p>Ook het belang van recreatie in de vorm van sport is onvoldoende meegenomen in de plannen. Wij zien geen enkele compensatie of alternatieve locatie opgenomen in het Ontwerp-Tracébesluit voor onze vereniging.</p>	<p>In het ontwerpproces is het ruimtebeslag zoveel mogelijk beperkt, maar ruimtebeslag op functies vlak langs de huidige A27 is bij de verbreding niet te voorkomen. Dit geldt ondermeer voor de tennisbanen die uw vereniging huurt. De gemeente overlegt nader met u over een mogelijke nieuwe locatie. Het tracébesluit kan deze vervangende locatie niet vastleggen.</p> <p>Het effect op de recreatie in Amelisweerd is zeer gering. Nog geen 2% van het landgoed wordt gebruikt voor de verbreding van de bak. De recreatieve potenties worden versterkt door de realisatie van de Groene Verbinding.</p> <p>Het recreatieve belang van de directe omgeving van de Ring Utrecht is onderwerp van studie geweest in het deelrapport Ruimte en Ruimtelijke kwaliteit en dit aspect is betrokken in de besluitvorming. Er worden geen recreatieve voorzieningen of verbindingen aangetast, en met de Groene Verbinding wordt de relatie tussen stad en landgoed Amelisweerd versterkt.</p>	Nee
ZWE-00757	1	Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	2	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	3	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bereiken. De geluidsschermen moeten overal tenminste 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Bovendien moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Nee

	5	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	6	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit heeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste van een stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	7	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	8	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
ZWE-00758	1	Participant vreest dat de Waterlinieweg intensiever gebruikt gaat worden tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden aan traject A27 met knooppunt Rijnsweerd en traject A12 tussen knooppunt Oudenrijn en knooppunt Lunetten. Participant verwacht een toename van geluidsoverlast. Participant ziet als oplossing rijbaanversmallingen handhaving met een snelheidslimiet van 70 km per uur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder). Onderstaand wordt in algemene zin toegelicht hoe wordt omgegaan met de te verwachte verkeershinder. Maar eerst wordt teruggekomen op uw specifieke zorg ten aanzien van de Waterlinieweg. Het is inderdaad reëel te verwachten dat de Waterlinieweg intensiever gebruikt gaat worden. Gezamenlijk met alle wegbeheerders, waaronder de gemeente Utrecht, wordt gekeken wat daarbij acceptabel wordt geacht en wat niet en wat er eventueel aan tijdelijke maatregelen mogelijk zijn om de effecten te verzachten. De negatieve effecten op de leefbaarheid (bv. extra geluidsoverlast) worden daarbij meegenomen. Het is op dit moment nog niet aan te geven hoeveel extra verkeer de Waterlinie weg als gevolg van de werkzaamheden te verwerken krijgt. In het vervolgproces worden daar verdere verkeerskundige analyses voor gedaan en worden eventuele maatregelen in beeld gebracht.	Nee
ZWE-00759	1	Participant vreest dat de woonwijk Rijnsweerd te maken krijgt met meer geluidsoverlast door verhoging van de maximum snelheid op het deel van het traject dat langs de woonwijk loopt. Participant ziet als oplossing een snelheidslimiet van 80km op het traject tussen knooppunt Rijnsweerd en knooppunt Lunetten gelijk aan de parallelweg van de zuidelijke ring. Participant is van mening dat de geluidswal van de nieuwe fly over ter hoogte van knooppunt Rijnsweerd komende van A28 naar A27 richting zuid te laag is en zou daar graag een hogere geluidswal zien.	Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur) Op de A27 ter hoogte van de wijk Rijnsweerd zullen de maximumsnelheden niet anders zijn dan in de huidige situatie. Op de hoofdrijbanen blijft deze 100 km/u. Als gevolg van de geluidbeperkende maatregelen, een stiller wegdek en nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 6 meter, zal de geluidbelasting in de wijk met het project Ring Utrecht (prognose 2036) nergens hoger zijn dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.	Ja
	2	Participant is van mening dat er geen fly over nodig is als de huidige varkensbocht in tact blijft en alleen gebruikt wordt voor het verkeer richting Amersfoort –Den Haag. Op dit traject kan dan een geluidswal van 6 meter geplaatst worden.	De vormgeving van Rijnsweerd is onderzocht in fase 2a van het project. Het handhaven van de varkensbocht is ongewenst vanwege het verkeersveiligheidsrisico op deze boog. De gekozen variant van Rijnsweerd voorziet in een verlegging en verbetering van deze boog. In het akoestisch rapport is te zien hoe hoog de schermen zijn die langs knooppunt	Nee

			Rijnsweerd geplaatst worden, volgens de wettelijke bepalingen. Deze schermen zijn niet overal 6 meter hoog.	
ZWE-00760	1	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
	2	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaaï. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	3	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
	4	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
	5	In de file top 50 staan slechts enkele files die dit project zou moeten aanpakken. Om te beginnen merk ik op dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs zelf uit. Maar bovendien valt op dat de files die u met dit project zou wilt verminderen, niet speciaal opvallen in de top 50. Heel veel geld maar u los het probleem niet op.	In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de ontwikkeling van de (auto)mobiliteit zijn meegenomen in de modelberekeningen. Tevens is vooruitgekeken naar de effecten in 2040. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen. In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.	Ja
	6	Verbreiding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

	lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.		
7	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerptracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerptracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
8	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Ja
10	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	Ja
11	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan	Ja

		een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	<p>een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>	
	12	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluisverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
ZWE-00761	1	Participant merkt op dat de woning gelegen is 50 meter van de geluidswand langs de A27 ter hoogte van de wijk Voordorp. De betreffende geluidswal is op dit moment volledig begroeid. Dat is prettig voor het uitzicht. De bestaande geluidswal wordt vervangen en verhoogd. Participant verzoekt met klem aandacht te geven aan een vlotte begroeiing van deze geluidswal. Bij de huidige geluidswal heeft het vijf jaar geduurd voordat de begroeiing voldoende was.	Het geluidscherm bij Voordorp wordt ook in de toekomstige situatie aan de zijde van de wijk begroeid. Indien begroeiing bij het aanpassen en/of vernieuwen van het scherm tijdelijk moet worden verwijderd, zal deze zo snel mogelijk na de realisatie worden hersteld.	Nee
	2	Daarnaast heeft participant de voorkeur dat de wal geplaatst wordt vanaf de snelwegkant, zodat er het minste overlast voor de bewoners is tijdens de opbouw van de geluidswal.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>U heeft de suggestie gedaan dat de geluidswal vanuit de snelwegzijde wordt geplaatst. Uitgangspunt is dat de verbreding en de geluidswal met zo min mogelijk hinder wordt geplaatst. Dat betekent vanuit het perspectief omgevingshinder dat zoveel mogelijk vanuit de snelweg wordt gebouwd. Echter, dat betekent in enkele gevallen ook weer extra verkeershinder. De uiteindelijke afweging hoe de geluidswal wordt gemaakt ligt bij de aannemer. De aannemer zal op basis van alle eisen in het contract ten aanzien van zowel omgevingshinder als verkeershinder en de betreffende gunningscriteria een optimum zoeken. De invulling van de eisen in het contract en de gunningscriteria op omgevings- en verkeershinder worden samen met de gemeenten en provincie ingevuld. In het onderstaande wordt nader toegelicht hoe in zijn algemeenheid wordt omgegaan met bouwhinder.</p>	Nee
	3	Tussen de woning van participant en de geluidswal ligt een groenstrook. Participant verzoekt deze in tact te houden, en tijdens de opbouw van de geluidswal niet af te breken.	Het is deze fase van het project niet mogelijk om aan te geven of de groenstrook behouden kan blijven.	Nee
	4	Daarnaast vindt participant de vormgeving van de geluidswal van belang. Het is nog niet bekend welk materiaal wordt gebruikt. Op dit moment staat er een betonnen wand. De voorkeur van participant gaat uit naar een niet massieve structuur, waarop begroeiing kan groeien.	In het landschapsplan is een eerste beeld gegeven van de uitvoering van de geluidschermen. In het Esthetisch Programma van Eisen wordt dit nader uitgewerkt. Uw voorkeur wordt daarbij betrokken.	Nee
ZWE-00762	1	Participant wil graag een tip geven over de invoegstrook vanuit de Biltse Rading de A27 op richting Utrecht. Er is daar een hele lange invoegstrook. Weggebruikers voegen allemaal aan het begin van de strook in. Hierdoor ontstaan opstoppingen. Als er over een langer deel een doorgetrokken streep zou staan, of borden die aangeven 'doorrijden tot het einde van de invoegstrook' of borden 'vanaf hier ritsen', zal er minder opstopping	De toerit vanaf de Biltse Rading naar de A27 richting Utrecht komt uit in een zogeheten weefvak. Dit weefvak heeft 2 rijstroken en heeft een lengte van ongeveer 250 meter. In het weefvak kruisen de verkeersstromen elkaar vanaf de Biltse Rading en vanuit Hilversum naar de Waterlinieweg/Breda en naar Amersfoort.	Nee

		<p>ontstaan. Het gevolg van de opstopping is, dat weggebruikers zien dat het verkeer stagneert en een alternatieve route gaan rijden. Bijvoorbeeld via de Berenkuil (Kardinaal De Jong weg). Dit is onwenselijk omdat de Waterlinieweg sowieso altijd al vast staat.</p> <p>Een ander alternatief voor deze opstopping zou zijn dat de dubbele rijstrook – waarvan slechts het rechterdeel wordt gebruikt – niet samenvoegt, maar wordt doorgetrokken wordt, zodat het verkeer wat naar links moet invoegen, zich voortijdig scheidt. De rechterstrook kan dan gebruikt worden voor het verkeer wat verder rijdt richting Utrecht Centrum.</p>	<p>Uw eerste suggestie om over een langere lengte een doorgetrokken streep toe te passen, verplaatst enkel het probleem en zal de situatie verslechteren. De beschikbare lengte voor het verkeer om op de juiste rijstrook te komen wordt hierdoor nog korter.</p> <p>Uw tweede suggestie behelst het doortrekken van de dubbelstrooks toerit vanaf de Biltse Rading tot in het weefvak, waarbij de rechter rijstrook enkel gebruikt kan worden voor het verkeer richting de Waterlinieweg/Breda. In het ontwerp is dat onmogelijk, omdat deze rechter rijstrook dan zou uitkomen op de verbindingsboog richting Amersfoort en niet naar de Waterlinieweg/Breda.</p> <p>Rijkswaterstaat heeft zelf ook de mogelijkheden voor optimalisatie van het weefvak onderzocht. Aangezien de oplossingen een te grote impact op de leefomgeving van de A27 zouden hebben, is besloten het weefvak niet aan te passen en het ontwerp-tracébesluit ontwerp aan te houden in het tracébesluit.</p>	
ZWE-00763	1	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijst ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>	Ja
	2	<p>Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.</p>	<p>Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.</p>	Ja
	3	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.</p>	Ja
	4	<p>De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p>	Nee

5	Mensen in volkstuinten, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
6	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
7	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
8	Het is onbegrijpelijk dat potentiële mogelijkheden om alternatieve energie op te wekken bij projecten die vallen onder de verantwoordelijkheid van een milieuminister niet optimaal worden benut. Geluidwerende schermen langs de Ring dienen dan ook als een zonnepaneel te worden uitgevoerd, al dan niet in combinatie met de werkzaamheden. De schermen moeten transparant worden waar ze dicht bij huizen staan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
9	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
10	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
ZWE-00764	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in	Ja

		Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
2	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
3	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
4	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
5	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
6	De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
7	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
8	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	10	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukte van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	11	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00765	1	belangen die over het hoofd worden gezien is de geluidsoverlast die nu al bestaat bij Augusto Sandinostraat (WAL-zijde snelweg) . Het is overigens de plek waar ook het park is gesitueerd. Daar moet je ontspannen, daar zijn picknickplekken/banken. De belangen van de bewoners aldaar worden over het hoofd gezien. Aanwezige fijnstof is al enorm (zwart roet). Zal alleen maar toenemen.	<p>Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 63 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 376 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 439 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zowel de geluidbelasting als de luchtkwaliteit blijft in de Augusto Sandinostraat als in het park vrijwel gelijk aan de situatie zonder project. Deze belangen zijn meegewogen bij het vaststellen van de doelmatige schermhoogte ter plekke van Voordorp.</p>	Ja
	2	Het belang van diegenen die er bewust voor gekozen hebben op een plek als Voordorp te wonen. Daarbij was het uitgangspunt, veel groen, veel behoud van de natuur. Een wijk waar je geniet van de omgeving en je rust kan vinden. Het belang van zeer jonge kinderen die er wonen en die worden blootgesteld aan fijnstof. Er is naast de A 27 nabij Augusto Sandinostr een lagere school. Dit is dus een algemeen en maatschappelijk belang.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In project Ring Utrecht is rekening gehouden met gevoelige bestemmingen, waaronder deze school.</p>	Nee

	3	Het huis vermindert absoluut in waarde. Huizen staan langer te koop doordat de plannen (lees reeds genomen besluiten.....verbreding van de A-27)hierop effect hebben Wie wil jou huis nu kopen terwijl er drastische ingrepen op stapel staan. Gaaf er op een of andere manier compensatie plaatsvinden naar deze bewoners ???? wat denkt u zelf??	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
ZWE-00766	1	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja
	2	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
	3	De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	4	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei hollen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn	Ja

	nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steads-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	
6	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
7	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
9	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
10	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

		gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.		
	11	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
ZWE-00767	1	Het voornaamste argument is dat door de mobiliteitsontwikkelingen de verbreding van de weg niet echt noodzakelijk is en wat er mogelijk op termijn nodig is ook binnen het betaande trace bereikt kan worden. Sowieso is uitstel dus op zijn plaats.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Doel van het project Ring Utrecht is de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid te bevorderen zonder dat de leefbaarheid erop achteruitgaat (maar als het kan juist erop vooruit gaat). Het gaat dus niet alleen om doorstroming. Uit oogpunt van verkeersveiligheid worden rijbanen fysiek gescheiden waardoor de kans op flankongevallen a.g.v. onjuist weven verdwijnt. Dit draagt ook bij aan de doorstroming. Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook de positieve reactie van de Commissie m.e.r. in 2016.</p> <p>In de - aanvullende - oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Zie de bijlage bij de oplegnotitie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde uitgangspunten en bronnen.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert terwijl de leefbaarheid niet achteruit gaat. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In par. 2.2 van deze Nota van Antwoord wordt nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja

2	De veronderstellingen over roet- en fijnstofuitstoot zijn te laag. Gezien de stand van de techniek (en het sjoemelen van de uitkomsten) kun je verwachten dat de normen niet gehaald worden, terwijl die al aan de hoge kant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. Het project is opgenomen in het landelijk Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Elk jaar vindt een monitoring van het NSL plaats waaronder een nieuwe doorrekening van groeicijfers van het verkeer en de nieuwe achtergrondconcentraties en emissiefactoren. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen.	Nee
3	Rust en ruimte en groen om mensen heen leidt tot een gezonder leven en andersom, daar ligt nog veel te weinig nadruk op. Door de situering van Utrecht staat deze toch al ernstig onder druk.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Nu bijna overal in Nederland de Europese luchtnormen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten, waar normoverschrijdingen zijn en mensen blootgesteld worden. Er zijn nu en na realisatie van het project Ring Utrecht geen knelpunten ofwel geen normoverschrijdingen langs het wegtraject van het project Ring Utrecht. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO. De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig te houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom worden natuurwaarden ruimhartig gecompenseerd.	Ja
4	Ik woon op een afstand van 500 tot 1000 meter van het traject en zal dus de effecten van nabij ervaren.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Uw woning is gelegen op een afstand van circa 800 meter van het projectgebied. Ter plaatse van uw woning zal de geluidbelasting ten gevolge van de rijkswegen met 1 dB afnemen als gevolg van de geluidbeperkende maatregelen die in het project worden aangelegd.	Ja
ZWE-00768	1 We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het ontwerptracébesluit niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd. De overlast gedurende de bouw kan heel hevig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluiptverkeer, omdat de Ring ten dele wordt afgesloten. En dan past het u niet om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Als het erop aankomt tellen toch de euro's zwaarder, want dat u niet om de omgeving geeft blijkt wel uit het feit dat u vasthoudt aan dit onzalige project. Totdat overlast goed geregeld is is het OTB voor mij onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).	Ja
2	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten al direct aan het begin van het project hogere geluidsschermen krijgen, liefst met zonnecellen. Voor mij is dit een essentieel punt, en als dit niet goed geregeld wordt mag het project helemaal niet doorgaan.	De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het	Ja

			<p>project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p>	
ZWE-00769	1	<p>De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bereiken. De geluidsschermen moeten overal tenminste 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Bovendien moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.</p>	<p>De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgestelde maatregelen.</p>	Nee
	2	<p>In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobiliteit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Nee
	3	<p>De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Nee
	4	<p>Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerp-draagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.</p>	<p>De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.</p>	Nee
	5	<p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor</p>	Nee

		luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	
6	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
7	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
8	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
9	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
10	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
11	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenkenen getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	12	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	13	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging	Nee
	14	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
ZWE-00770	1	Al jaren verzetten wij ons tegen deze uitbreidingsplannen van meer asfalt waarbij grote delen van een prachtig en veelgebruikt natuurgebied met meerdere landgoederen en fantastische groene initiatieven gaan verdwijnen of hun rust en charme gaan verliezen. We maken wekelijks gebruik van dit prachtige en oude landschap met vele bekenden en vrienden en medesporters met honderden of duizenden andere recreanten uit de wijde omgeving. Het is doodzonde dat dit traditionele, eeuwenoude en gekoesterde stuk natuurlijk en cultureel erfgoed ondergeschikt gemaakt wordt aan en voorgoed verdwijnt onder nog meer asfalt.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
	2	Ja, de belangen van de honderden bewoners en recreanten die hier wekelijks komen om te ontspannen, recreëren of samen lekker buiten te picknicken, zwemmen, roeien, wandelen, rennen, feesten, een boswachtertocht te maken of dieren te observeren.	zie ook het antwoord op uw eerste zienswijzepunt.	Nee
	3	Ja, in ons belang als buurtbewoner en recreant in dit fantastische stuk 'park' zo maar in het hart van Nederland. De landgoederen in hun huidige staat en omvang met hun flora en fauna zijn uniek in de wijde omgeving. Ze maken wonen in de buurt van Utrecht en midden-Nederland bijzonder aantrekkelijk en hun aanwezigheid verhoogt aanzienlijk ons welbevinden en dat van onze naaste familie, vrienden en kennissen. Onze keuze om hier indertijd te gaan wonen en al die jaren te blijven wonen is in hoge mate ingegeven door de aanwezigheid van dit geweldige stuk natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisseweerd).	Nee
ZWE-00771	1	Naar aanleiding van het ter inzage leggen van het ontwerp tracé besluit, vindt u hierbij onze reactie, mede naar aanleiding van uw brief van 6 mei jl. met uw kenmerk nummer RWS-2016/19579. Wij zijn als agrarisch bedrijf er van doordrongen dat een goede doorstroming van het verkeer in een land als Nederland belangrijk is. Dat daarbij eisen worden gesteld door zowel overheidsinstanties, andere verenigingen, eigenaren en belanghebbende in de naaste omgeving bij een ingrijpend besluit als dit, zijn wij terdege van doordrongen.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee

2	<p>Dat wij als agrarisch bedrijf echter in uw planvorming worden betrokken doordat er een compensatie wateropgave ligt die op ons perceel wordt ingetekend heeft ons ernstig verrast.</p> <p>Mede gezien het feit dat er de door u voorgestelde verruiming van de watergang zal plaatsvinden dwars door onze huiskavel heeft een ernstige negatieve invloed op onze bedrijfsvoering. De verruiming heeft ook betrekking op door ons gepachte gronden aangrenzend aan onze huiskavel.</p> <p>De inlevering van de grondoppervlakte betekent een vermindering van het aantal dieren die wij mogen houden. De melkveehouderij is per 1 januari 2016 grondgebonden en daardoor afhankelijk van het aantal hectares voor de bedrijfsvoering.</p> <p>Tevens leidt het tot meer kosten in onze bedrijfsvoering zoals te denken bij de voederwinning en beweiding van ons melkvee.</p>	<p>Het doel van de aanpassing op bedoeld perceel is het herstel van een cultuurhistorisch belangrijk object, de tankgracht uit de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie is een aanvraag tot aanwijzing als UNESCO monument bezit. Het zichtbaar maken van dit onderdeel van de linie is van belang in verband met de zorg voor dit cultuurhistorisch belangrijk stelsel van forten en grachten. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is nogmaals gekeken naar deze maatregel. De manier waarop deze opgenomen was in het ontwerp-tracébesluit; het verbreden van de huidige gracht tot op de breedte die de tankgracht historisch gezien zou moeten hebben, is echter niet de enige manier om deze linie zichtbaar te maken. Het is ook mogelijk om met een goede inpassing en visuele aandachtspunten de linie hier zichtbaar te maken. In de uitvoeringsfase van het project zal gekeken worden hoe het beste deze inpassing vormgegeven kan worden. Bij de uitwerking van deze inpassing zal u als betrokkene betrokken worden. Deze overweging heeft geleid tot een aanpassing van het tracébesluit, zie hiervoor de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja
3	<p>Niet alleen de inlevering van de grondoppervlakte maar ook de aantrekkende werking van de watervogel populatie heeft effect op ons bedrijfsresultaat.</p> <p>Dit zal leiden tot veel meer overlast door de vervuiling met mest door de aanwezige watervogels van ons huidige grasland.</p> <p>Deze zijn nu al in talrijke mate aanwezig en komen nu al vaak vanaf de waterpoelen van het naast gelegen klaverblad af om in ons grasland te grazen.</p>	<p>Bij de inpassing van de lussen van de knooppunten wordt gestuurd op een inrichting waarvan geen aantrekkende werking op ganzen en andere watervogels zal uitgaan.</p>	Nee
4	<p>Daarnaast verbaast het ons dat een al aanwezig beschermde locatie (dat is namelijk de door u ingetekende tanksloot binnen de waterlinie) als compensatie moet dienen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p> <p>De restauratie van de tankgracht is ingegeven door de ambitie om de zichtbaarheid van de Nieuwe Hollandse Waterlinie in het gebied te versterken. Dit past in de tweede doelstelling van het project, het versterken van de leefomgevingskwaliteit.</p>	Nee
5	<p>Wij kunnen dan ook niet akkoord gaan met de door u voorgestelde traject inzake de verwerving van deze grond voor uw compensatie van wateropgave.</p> <p>Wij zien voor u meer mogelijkheden om op nabij gelegen gronden deze wateropgave te realiseren.</p> <p>Momenteel liggen er meerdere kleine percelen grond te koop die ook ons inzien als waterberging zouden kunnen dienen.</p> <p>Compensatie van onze huiskavel is vrijwel niet mogelijk zodat elke optie om de wateropgave op onze huiskavel te realiseren een ernstige inbreuk is op onze bedrijfsvoering.</p> <p>Wij verzoeken u dan ook andere locaties te onderzoeken die beter geschikt zijn. Vooral nog doen wij bij deze een voorbehoud op ons recht hiervoor om in het gelijk te worden gesteld in deze.</p> <p>Al onze te maken en reeds gemaakte kosten met betrekking tot de afhandeling van het tracé besluit zullen wij als zodanig mee nemen bij een besluit van uw zijde.</p> <p>Deze zienswijze is zowel per email als per post aan u verzonden.</p>	<p>Zie voor de beantwoording het antwoord onder zienswijzepunt 2.</p>	Nee
ZWE-00772	<p>1 De omgeving die door het project wordt aangetast – met name de landgoederen Oud en Nieuw Amelisweerd, maar ook de omgeving van de Hollandse Waterlinie en bij de sportvelden en volkstuinten in deze buurt - zijn van doorslaggevend belang voor de leefbaarheid van de stad Utrecht. Ze wordt intensief gebruikt voor sport en ontspanning en om de natuur te ervaren en te leren kennen. Nu al is de kwaliteit van de natuur daar ernstig aangetast door het lawaai en de verontreiniging dat het verkeer op de snelweg produceert en dat wordt met het uitvoeren van deze plannen nog veel erger. De leefbaarheid van Utrecht wordt zo grondig de nek omgedraaid.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p>	Nee

2	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
3	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steeds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselmotor emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
5	De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsschermband, zie ook de Nota van Wijziging 2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	Ja
6	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er - ook bij een eventuele schade aan de folie - er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja

	7	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	8	Als de folie scheurt moet, kan dit leiden tot een jarenlang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	9	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	10	De ervaring – bijvoorbeeld tussen Utrecht en Amsterdam – leert dat meer asfalt niet helpt om files tegen te gaan. De Ring zal dus de bereikbaarheid van Utrecht niet vergroten, maar wel voor nog meer verkeer zorgen. De inwoners van de stad worden daar de dupe van, vooral mensen met een laag inkomen, die zijn aangewezen op de goedkoopste woningen, die altijd het dichtst bij de snelwegen liggen. Hun gezondheid zal nog meer worden aangetast door lawaai en fijnstof	Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.	Ja
	11	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
	12	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
ZWE-00773	1	Wij zijn erg geschrokken van de plannen ter verbreding van de A27, oostelijk van Utrecht, grenzend aan het Park Voorveldse Polder De Stichting Voorveldse Polder zet zich al tientallen jaren in voor de natuur en de ecologische functies van het park. Gezien de plannen voor de verbreding van het tracé voorzien wij ernstige verstoring en schade van de oostelijke ecologische zone van het park. Dit gaat lijnrecht in tegen afspraken die in 2010 gemaakt zijn met de gemeente Utrecht (stadsontwikkeling) gemaakt zijn over het behoud van groen en ecologische verbindingzone van het park. Dit is vastgelegd in het doorn de gemeente vastgestelde document 'Visie Park Voorveldse Polder'.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de locatie van de watercompensatie in de Voorveldse polder nader onderzocht een aangepast. Dit is nader toegelicht in de Nota van Wijziging 2020.	Ja
	2	In het ontwerp-tracébesluit vinden we bij de Natuurcompensatiemaatregelen niets terug over het belang van het park als schakel in de ecologische hoofdstructuur. Het park verbindt de stad met het natuurgebied Voorveldse Polder ten oosten van de A27. Dit wordt o.a. gerealiseerd door een faunapassage. Deze faunapassage en de ecologische zone in de Voorveldse Polder wordt niet genoemd op blz. 20 van het ontwerpbesluit.	De Voorveldse polder is in het deelrapport natuur wel degelijk benoemd als onderdeel van het NNN. Bovendien zijn in het mitigatie en compensatieplan maatregelen opgenomen ter verbetering van de faunavoorziening Biltse Rading die een verbinding vormt tussen het Park Voorveldse polder binnen de Ring Utrecht en de polder ten oosten van de Ring. Deze maatregelen zijn ook opgenomen in bijlage 5 van het tracébesluit. Als u nog specifieke voorstellen heeft ter verbetering van het functioneren van de faunavoorziening dan kunt u die meegeven aan Rijkswaterstaat.	Nee
	3	Wij constateren dat door de op blz. 37 getoonde aanpassingen, zoals de verbreding van grenssloot in het Park Voorveldse Polder aan de westkant van de A27 en de	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten	Nee

	<p>werkzaamheden aan de groenstrook aldaar, desastreuze gevolgen zullen hebben voor de fauna (o.a. vleermuizen en marterachtigen) ter plaatse.</p> <p>Door de versmalling van het gebied tussen de grenssluit en de watergang rond het tennispark Iduna voldoet de doorgang niet meer aan de gestelde eisen voor de breedte van een ecologische verbinding.</p>	<p>gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het NNN met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het Natuur Netwerk Nederland (NNN), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna - waaronder vleermuizen en marterachtigen - en Natura 2000). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan.</p> <p>De door u genoemde ecologische verbinding in het Park Voorveldse Polder ligt overigens niet in het NNN, eisen voor de breedte van deze verbinding zijn derhalve niet vastgesteld.</p> <p>Met het pakket mitigerende en compenserende maatregelen wordt de instandhouding van natuurwaarden en daarmee ook de functionaliteit van de ecologische verbinding voor onder andere vleermuizen en marterachtigen in het Park Voorveldse Polder geborgd.</p>	
4	<p>De Stichting Voorveldse Polder zet zich met vele vrijwilligers in voor behoud van de stedelijke groenstructuur. De voorgenomen verbreding van de A27 en de daarbij behorende aantasting van de natuur werkt frustrerend op het enthousiasme van de vrijwilligers die zich inzetten voor het behoud van dit stukje natuur. Het evenwicht tussen natuur en verkeer komt wederom onder druk te staan.</p>	<p>Met de ontwikkeling van de natuurcompensatie, de landschappelijke inpassing, de mitigerende maatregelen voor fauna en de boscompensatie heeft het project invulling gegeven aan de ambitie om waar mogelijk kwaliteit toe te voegen.</p>	Nee
ZWE-00774	<p>1 Het verbreden van de Ring Utrecht A27/A12 zal voor slechts één partij waarde creëren: de winnende aannemer. Alle anderen partijen zullen er enkel hoge kosten van ondervinden: het verkeer, bewoners en bedrijven in Utrecht, de gemeente, de provincie, RWS, etc.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>De winst van de aannemer is geen criterium geweest bij de afweging over de nut en noodzaak van dit project.</p>	Nee
	<p>2 De werkzaamheden zijn gefundeerd op twee incomplete aannames: 1. Verkeer blijft doorgroeien 2. De beste manier om de doorstroming te vergroten is het ontvlechten en verbreden van de snelweg</p> <p>De eerste aanname is duidelijk onjuist. Dit blijkt onder meer bij de planstudie voor knooppunt Hoevelaken waar de prognoses van een aantal jaar geleden sterk naar beneden zijn bijgesteld. Met het groeiende bewustzijn dat reizen met de auto slecht is voor het milieu en de veranderende manier van werken en pendelen, zal de groei prognose hoogstwaarschijnlijk ver naar beneden worden bijgesteld. Bovendien zijn apps die autodelen aantrekkelijk maken sterk in opkomst. Binnen enkele jaren zullen veel meer mensen hiervan gebruik maken en komen er dus minder auto's op de weg.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p>	Ja

			<p>Opgemerkt wordt dat te hanteren uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen met het NRM jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden steeds de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p>	
	3	<p>De tweede aanname zit nog verder van de waarheid. Dit komt met name door technologische vernieuwingen. De ring staat nu dagelijks vast, omdat mensen slechte chauffeurs zijn. Met de snelle opkomst van technologieën als 'autopilot' (zelfsturende auto's), kunnen auto's in de nabije toekomst veel efficiënter gebruik maken van de beschikbare infrastructuur.</p> <p>Tegen de tijd dat de uitvoering van dit waanzinnige (in de klassieke zin van het woord) project is afgerond, zal de huidige weg volstaan.</p> <p>Anders gezegd: we hebben nu een fileprobleem. Dat willen we oplossen door de weg te verbreden. Dat duurt bijna 10 jaar. In die 10 jaar zorgen werkzaamheden voor een nog groter fileprobleem. Na die 10 jaar volstaat de huidige weginrichting dankzij technologische vernieuwing en een veranderd maatschappelijk gedrag ten aanzien van in je eentje autorijden.</p> <p>Kortom: de verbreding van de Ring creëert extra problemen zonder een oplossing te creëren voor het tijdperk dat de 'oplossing' gereed is</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	Nee
	4	<p>Alle mensen die willen dat de opwarming van de aarde onder de 2 graden blijft, zodat toekomstige generaties zich bezig kunnen houden met iets anders dan onze rommel opruimen</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid</p>	Nee
	5	<p>Zie bovenstaande.</p> <p>Persoonlijk ben ik overigens werkzaam bij een aannemer, dus is het in mijn korte-termijn persoonlijke belang dat dit grote project op de markt komt. Als mens hoop ik dat dat niet gebeurt.</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.</p>	Nee
ZWE-00775	1	<p>In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilitieit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Nee
	2	<p>De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nòg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dàt zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee

	3	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	4	In het ontwerp-tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	5	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
	6	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerp-draagkracht (30kN/m ²) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
	7	Tot slot: de rationale onder het besluit tot verbreding van de A27 is dat uitbreiding van de capaciteit nodig is, uitgaande van een specifiek groeiscenario. Uit recente analyses van verkeersdeskundigen (onder meer van de TU Delft) is gebleken dat dit groeiscenario is achterhaald. Dat betekent dat veel werk, veel geld en veel overlast bijzonder weinig economisch rendement gaat opleveren. Ik ben erg benieuwd hoe u over een jaar of tien terugkijkt op de besluiten die u nu aan het nemen bent. Ik zou, uit naam van de kiezer, het geld anders besteed hebben.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
ZWE-00776	1	Ik woon met mijn gezin in Rijnsweerd op hemelsbreed een afstand van ongeveer 150 meter van het huidige tracé van de A27. Mijn huis aan de rand van Rijnsweerd, grenst als het ware gelijk aan de snelweg. Dagelijks ervaren wij nu al overlast van de A27. Geluid en uitstoot van fijnstof gaat 24 uur en 7 dagen per week door. Ik slaap slecht door het geluid en kan gesprekken in de tuin nauwelijks volgen vanwege het lawaai van de A27. En dan nog de vervuiling waar wij me te maken krijgen. Sinds dat we hier wonen hoesten ik en mijn gezinsleden meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
	2	Ik vraag me dan ook werkelijk af waarom er voor gekozen wordt om de snelweg nog groter te maken terwijl zoveel mensen direct langs deze A27 wonen. Waarom wordt niet gekeken naar een alternatief voor de A27. Een weg door een minder bewoond gebied zodat de druk van de A27 verlaagd wordt lijkt mij een goed alternatief. Een andere mogelijkheid zou voor mij zijn een grote tunnel zoals bij Leidsche Rijn over de A2. Dit zou ten goede komen aan de gezondheid van vele mensen die wonen langs dit traject en ook de nabij gelegen natuur ten goede komen. Nu wordt gesproken over een korte tunnel c.q. overkapping, maar breidt deze uit tot en met Voordorp.	Nederland is een drukbevolkt gebied, zeker in de randstad; er zijn derhalve geen nieuwe tracés mogelijk die geen woningen of woonwijken zullen raken. In 2007 zijn dergelijke alternatieven onderzocht zoals het doortrekken van de A30 of de verlegging van de A2. Ook varianten waarbij de provinciale weg van de A12 bij Maarn een snelweg wordt is wel eens overwogen. Naast het feit dat deze oplossingen ook langs dorpen, steden en dwars door natuurgebieden gaan zoals het Groene Hart en de Utrechtse Heuvelrug, blijkt dat deze alternatieven de problemen bij Utrecht niet oplossen. Ten oosten van Utrecht is een lange tunnel niet mogelijk gelet op tunnelveiligheidseisen. Een overkapping bij Voordorp is onderzocht en is als niet kansrijk beoordeeld door alle regionale partijen.	Ja

3	<p>In het huidige ontwerptracé van de A27 is een nieuw verkeersplein voorzien ter hoogte van Rijnsweerd van ongeveer 12 meter hoog. Ook wordt het tracé (met 15 rijbanen!) ongeveer 20 meter in westelijke richting (richting mijn huis) verbreed. Dit lijkt mij, gelet op mijn gezondheid en die van mijn gezinsleden en buurtbewoners een zeer onwenselijk situatie. Hoe denkt u te bewerkstelligen dat de gezondheid van ons bewoners door de aanleg van het ontwerptracé niet achteruit gaat of verergert?</p> <p>Ik heb gezien dat u tussen de viaducten over de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap, voorziet in een geluidsmuur van 6 meter hoog. Dat lijkt mij bij lange na niet genoeg om het geluid van een deels op 12 meter hoog gelegen verkeersplein te weren. Ik zie verder dat het nieuwe tracé deels over de tennisbanen van TC Rijnsweerd zal komen te liggen waardoor de tennisvereniging moet wijken. Ook dit vermindert de leefbaarheid van de wijk.</p>	<p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p>	Ja
4	<p>En een vermindering van de leefbaarheid heeft uiteindelijk ook zijn weerslag op de waarde van de in de wijk gelegen woningen. Hoe wordt dit gecompenseerd?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p>	Nee
5	<p>Het wegontwerp met 2x7 rijstroken in de bak bij Amelisweerd, 15 rijstroken tussen de Archimedeslaan en de Laan tot de Wetenschap en extra parallelbanen op de A12 is gebaseerd op de verkeersintensiteiten in het Global Economy (hierna GE) scenario van het toekomstscenario WLO-1 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In december 2015 heeft het PBL, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, nieuwe toekomstscenario's openbaar gemaakt: de zogenaamde WLO-2 scenario's Hoog en Laag. Het GE scenario komt overeen met een verwachte economische groei die pas in 2046 volgens het nieuwe WLO-2 scenario Hoog wordt bereikt. Als het gemiddelde van de nieuwe WLO-2 scenario's Hoog en Laag 2030 als uitgangspunt zou worden genomen, dan zijn er minder extra rijstroken nodig. Ik wijs hierbij ook op het feit dat minister Schultz de verwachting heeft uitgesproken dat binnen 20 jaar alle auto's op de Nederlandse wegen zelfrijdend zijn. Uit studies blijkt dat de filedruk met 30 procent afneemt als 10 procent van de automobilisten automatisch rijdt. Als de verwachting van de minister uitkomt, dan kan de ruim 1 miljard euro beter aan andere doeleinden worden besteed.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).</p>	Nee
6	<p>De extra rijstroken op de A27 hebben een grote verkeersaantrekkende werking. Zo neemt het verkeer op de A27 tussen Rijnsweerd en Lunetten met circa 70% toe ten opzichte van de verkeersintensiteit in 2014. Dit toont aan dat met de verbreding naar 2x7 rijstroken zoveel extra wegcapaciteit wordt geboden dat de A27 aantrekkelijk wordt voor verkeer dat nu een andere route neemt, en voor reizigers die nu nog met openbaar vervoer reizen. Dit geeft extra drukte op het stedelijk wegennet en past niet binnen het streven van de gemeente Utrecht om het autogebruik terug te dringen en gebruik van openbaar vervoer te stimuleren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).</p>	Nee
7	<p>Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.</p>	<p>Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.</p>	Nee
8	<p>Het belangrijkste toetsingscriterium voor verkeer is de doorstroming op verschillende vooraf vastgestelde trajecten. In het rijksbeleid is vastgelegd dat de reistijd in de spits (de doorstroming) 2x langer mag zijn dan de reistijd bij een vrije verkeersafwikkeling. Met andere woorden een reistijdfactor van 2 leidt, volgens rijksbeleid, tot een acceptabele doorstroming op de ring.</p>	<p>In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord.</p>	Nee
9	<p>Met 2x7 rijstroken op de A27 is echter sprake van overcapaciteit. De verkeersaantrekkende werking die hier vanuit gaat, heeft negatieve gevolgen voor de omwonende en het milieu, met name op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. De gemeente Utrecht neemt vergaande maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee

	Deze verbetering wordt met een keuze voor 2x7 rijstroken deels teniet gedaan door de hogere emissies van het extra verkeer op de snelweg. Ik vind het ongewenst dat in het gekozen wegontwerp meer asfalt wordt aangelegd dan nodig is volgens de reistijdnormen van het rijk. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid en is strijdig met de besteding van rijksgeld aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit waarin Rijk en lokale overheden de luchtkwaliteit willen verbeteren t.b.v. de volksgezondheid.		
10	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerptractébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
11	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
12	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
13	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
14	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie	Ja

			tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	
	15	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
	16	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	17	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
ZWE-00777	1	Onderwerp: zie brief Onjuistheden: n.v.t. Over het hoofd gezien belang: nee Geraakt in belang: vieze lucht!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. De door u genoemde brief is niet als bijlage bijgevoegd bij uw reactie. Uit uw reactie wordt opgemaakt dat u zich zorgen maakt over de vieze lucht. Met het hieronder genoemde wordt ingegaan op het aspect luchtkwaliteit en uw reactie beantwoord.	Ja
ZWE-00778	1	Wij wonen minder dan 200 meter van de A27. We hebben nu al veel last van geluidsoverlast. Van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat. Bij oostenwind is dat 2x zo erg. Als je in de tuin zit hoor je constant autolawaai.	De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het 'Deelrapport geluid - Specifiek' van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 6 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht (prognose 2036) teruggebracht worden tot maximaal 51 dB. Dit is 2 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus sprake van lichte verbetering van de geluidssituatie bij uw woning.	Ja
	2	Durven door de uitstoot van uitlaatgassen 's nachts geen ramen van de slaapkamer open te zetten. Overdag gebeurt dat al helemaal niet. Amelisweerd waar wij graag wandelen wordt verder aangetast.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd). Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoetslag gecompenseerd.	Ja

	<p>3 Milieu in het algemeen en lucht en lawaai in het bijzonder. Natuur en ruimtebeslag. Veel te kostbaar in relatie met de tijdwinst. Geen rekening gehouden demografische ontwikkelingen en steeds snellere ontwikkelingen op gebied van de mobiliteit.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p>	<p>Ja</p>
<p>ZWE-00779</p>	<p>1 Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.</p>	<p>Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.</p>	<p>Ja</p>
	<p>2 Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de</p>	<p>Ja</p>

	nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steeds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	<p>link https://www.rivm.nl/emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	
3	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	Ja
4	De oplossing Verbreden A27 is alleen beschikbaar voor de beperkte groep van automobielgebruikers. Voor de mensen die leven met spaarzaam gebruik van auto's auto wordt niets gedaan, zij worden uitgesloten voor deze dure voorziening. De alternatieve oplossing is beschikbaar voor een veel grotere groep van gebruikers. De automobielgebruikers kunnen via de voorzieningen op de knooppunten nog steeds gebruik maken van de ,niet verbrede, A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
5	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
6	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
7	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
8	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

9	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
10	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
11	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
12	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
13	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
14	De bereikbaarheid van de regio moet dringend verbeterd worden, en gelukkig is dit ook zeker mogelijk ! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk voluit in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een andere : de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak is tot mislukken gedoemd. Sterker nog, het resultaat zal zijn doel totaal voorbijschieten.Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nóg minder toegankelijk, en verzieken daar het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
15	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee

16	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
17	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelissewaard, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Ja
18	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
19	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Ja
20	In Amelissewaard staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
21	Het gebied is een rustpunt voor mens en dier! Mensen komen hier ontspannen, praten in rust, genieten van het groen, kinderfeestje in de buitenlucht te houden, hardlopen, vissen, hapje eten en ga zo maar door. Dit maakt Amelissewaard een gebied van onschatbare waarde voor de maatschappij!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

ZWE-00780	1	ik ben fel tegen uitbreiding snelwegen vanwege: onzin om zoveel geld te verspillen aan 1 min.sneller rijden. Besteed het geld aan betere en schonere auto's. Ook mag er absoluut geen extra geluidsoverlast komen, Het is nu al een bak lawaai ipv een ruizende zee op de achtergrond. Dus niet nog meer. De luchtvervuiling kunnen we nu niet overzien wat voor consequenties dat heeft. Moet eerst meer nieuw onderzoek naar gedaan worden.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
	2	persoonlijk worden we erg geraakt omdat ons huis minder verkoopbaar wordt, met zoveel geluidsoverlast en luchtvervuiling. We overwegen om te verhuizen nu het geluid nog meer wordt, terwijl we dat niet zouden willen. Lunetten is een heerlijk groenen en vriendelijke wijk waar men elkaar nog kent.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
ZWE-00781	1	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	Ja
	2	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
	3	Nu hebben we nèt het klimaataccoord ondertekend, de inkt is nog nat, en dan komt u alweer met zo'n groot project dat dit accoord met voeten treedt! Weer een mooi geval van met de mond belijden en het tegenovergestelde doen! Want dat is natuurlijk aan de hand met dit project: Het lokt nòg meer verkeer naar en rond Utrecht , de lucht zal nòg meer verontreinigd worden, de stank zal niet te harden zijn, en de stad wordt almaar minder leefbaar. En laten we niet vergeten wat dit allemaal kost! Geld dat volkomen verkeerd gebruikt wordt, weggegooid zelfs; dat zouden we veel beter kunnen inzetten om de doelen van dit klimaataccoord dichterbij te brengen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	4	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee

5	<p>Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselmotor emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja
6	<p>Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).</p>	Nee
7	<p>Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
8	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijst ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>	Ja
9	<p>Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.</p>	<p>De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging</p>	Nee

	10	Volgens de second opinie CPB: "UITSTEL van de verbreding A27/A12 bij de Ring Utrecht verhoogt de maatschappelijke welvaart. Een analyse van de maatschappelijke kosten en baten geeft aan dat het project pas rendeert als het fileprobleem rondom Utrecht aanzienlijk verergert ten opzichte van de huidige situatie". Er zijn dus veel betere bestemmingen voor het ruime miljard aan belastinggeld dat dit project moet gaan kosten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
ZWE-00782	1	groei autoverkeer en bijbehorende CO2 toename moet niet verder gefaciliteerd worden. - een daling van 30% van de verkeerslast door automatisch rijden en daarmee kortere afstanden tussen auto's ligt in het verschiet, zodat na voltooiing van het plan waarschijnlijk alles al overbodig is. - 1,2 miljard euro voor hoogstens 10 km weglengte is hoe dan ook een totale wanverhouding tussens kosten en baten. Geraakt in belang: verhoging concentraties van schadelijke gassen en fijn stof bij ons huis bij toename autoverkeer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
ZWE-00783	1	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
	2	Van goed, intelligent, beleid mogen we op zijn minst verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een wel heel slecht voorbeeld: als het al eventjes werkt, dan toch zeker niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in versterkte mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer : dat kan beter, frequenter, en betrouwbaarder . Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, meer geholpen zullen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	3	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	5	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
	6		In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Ja

	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vreezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
7	In het ontwerp-tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
8	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
9	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
10	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners	Nee

		uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	
11	Mensen in volkstuinten, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
12	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	Ja
13	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja
14	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	15	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	16	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
ZWE-00784	1	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukte van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
	3	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	4	De bereikbaarheid van de regio moet nodig verbeterd worden, en gelukkig is dit ook heel goed mogelijk ! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk voluit in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een andere: De aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak is tot mislukken gedoemd. Sterker nog, het resultaat zal zijn doel totaal voorbijschieten.Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nog minder toegankelijk, en verzieken daar het leefklimaat. Voor je het weet volgt een nieuw rondje asfalt aanleggen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	5	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreiding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee

	dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.		
6	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
7	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisseweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisseweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisseweerd).	Nee
9	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
10	De bak door Amelisseweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidsschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidsscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidsschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidsschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	Ja
12	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisseweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Nee

	13	Er is veel haast gemaakt, dat zie je ook aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er nog zijn. Door een paar maanden langer na te denken was er een veel beter ontwerp-tracébesluit geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn, want het modelsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het hele project niet nodig is. Van uitstel zou afstel komen, voor alle partijen beter, juist voor u.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en gebruik nieuwe WLO scenario's) en paragraaf 2.12 Procedures.	Nee
	14	Al woon ik niet in Lunetten of Hoograven, ik schrijf deze zienswijze toch ook uit solidariteit met mijn stadsgenoten daar.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
ZWE-00785	1	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
	2	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	4	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
	5	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	6	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond	Ja

		Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	
7	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clausule worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. De kans op water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode tot een minimum beperkt. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is.	Ja
8	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
9	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
10	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
11	Mensen in volkstuinten, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee

	Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.		
12	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
13	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
14	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
15	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	Ja
16	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Nee
17	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
18	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de	Nee

			Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	
	19	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja
ZWE-00786	1	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp-tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
	2	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijke besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	3	Ik verzoek ik u dringend om garanties te geven dat geluidshinder in verband met de bouw aan de weg beperkt blijft tussen 7 uur 's morgens en 18.00 's avonds op doordeweekse dagen, ter voorkoming van een onleefbare situatie, slechte nachtrust en kinderen die niet normaal kunnen (in-)slapen.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.	Nee
	4	De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
	5	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	6	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

7	Door de veranderingen in en bij Amelisseweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
8	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen : http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid ? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint ! Bezint eer ge begint ! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
9	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
10	De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
11	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	Ja
12	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13		In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee

	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	
14	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
15	Aan alle kanten is te zien dat de economie minder groeit; dat mensen meer thuiswerk doen; dat er meer flexwerk is; dat we minder fossiel gaan. Kortom: uw gigantische wegoperatie lijkt nu al (en anders binnen tien jaar) hopeloos verouderd..	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
16	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
17	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
18	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelissewaard, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een	Ja

			<p>mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	
ZWE-00787	1	<p>Sinds eind jaren '70 hebben wij een biologische tuinderij op landgoed Amelisweerd. Dit kleine stukje natuur is van onschatbare waarde voor de bewoners van Utrecht en omstreken. Zowel cultuurhistorie als natuur als de stadslandbouw voeden en kalmeren de drukke geesten van de mens op zoek naar rust en bezinning. Wij zien het aantal bezoekers van het landgoed alleen maar toenemen. Het gebied moet daarom zeer zeker in stand worden gehouden houden en veranderingen in de grondwaterstromingen met fatale gevolgen voor de bomen en landbouw moeten ten alle tijde worden voorkomen</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p>	Nee
	2	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Ja
	3	<p>Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee
	4	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>	Ja

5	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Ja
6	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak	Ja
8	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Bureau Movares heeft een mooie 'duurzame weg' ontwikkeld die uitstekend geschikt zou zijn voor de A27 ter hoogte van Amelisweerd. Dit alternatief wordt zonder meer terzijde geschoven 'omdat 'De Groene Verbinding' belangrijker wordt geacht. Dit is niet onderbouwd door opinies van groepen ter plekke.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
10	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja

	11	Ik vind dat de regering nu haar besluit moet herzien op basis van voortschrijdend inzicht door terug te komen op haar doelstelling ` de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Als oplossing moet de regering de infrastructuur verbeteren met openbaar vervoer, dus niet met meer asfalt en meer autobewegingen. Hiermee voldoet de regering tevens veel beter aan aan de andere doelstelling ` de kwaliteit van de leefomgeving in stand houden'.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	12	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als burger beseft dat het onverstandig, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde mogelijkheden terughebt qua luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	13	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	14	Van goed, intelligent, beleid mogen we toch verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een wel heel slecht voorbeeld: als het al even werkt, dan toch niet lang: de verkeersaanziende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in versterkte mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer : dat kan beter, frequenter, en betrouwbaarder . Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, meer geholpen zullen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	15	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	16	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijst ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja
ZWE-00788	1	Ik vind dat de regering nu haar besluit moet herzien op basis van voortschrijdend inzicht door terug te komen op haar doelstelling ` de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Als oplossing moet de regering de infrastructuur verbeteren met openbaar vervoer, dus niet met meer asfalt en meer autobewegingen. Hiermee voldoet de regering tevens veel beter aan aan de andere doelstelling ` de kwaliteit van de leefomgeving in stand houden'.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee

2	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging	Nee
3	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
6	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
7	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
8	Amelisweerd wordt niet wettelijk beschermd tegen verkeerslawaaai. Er wonen geen mensen. Er woont wel een enorm aantal bosvogels en andere dieren. Hun bescherming heeft u blijkbaar minder hoog in het vaandel. Toch is de geluidsoverlast voor vooral vogels gigantisch, met name in het broedseizoen. Verder genieten zo'n anderhalf miljoen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee

	bezoekers van dit prachtige gebied. De bescherming van hun recreatie valt óacute;k onder uw morele verantwoordelijkheid. Een dakje op de bak schiet hier natuurlijk tekort. Overkapt u de weg liever helemaal.Het zou u sieren als u niet de mazen van de formele wet zou opzoeken, maar zou handelen in de geest ervan!		
9	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
10	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	Ja
11	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Nee
12	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
13	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00789	1 Een ring om een stad heen zal deze stad niet bereikbaar maken, lijkt me. De mensen willen de stad in, en niet er omheen cirkelen! Zorg liever voor parkeergarages aan de uitvalswegen, en vooral voor hoogwaardig, betrouwbaar en frequent openbaar vervoer tussen die garages en de binnenstad. Dàt zal de stad pas echt ontsluiten!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	2 Het overheidsbeleid, en zeker het beleid ten aanzien van de infrastructuur, moet toekomstbestendig zijn. Inzetten op meer en bredere snelwegen is hiervan een heel slecht voorbeeld: misschien werkt het voor een paar jaar, maar niet erg lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in verhevigde mate zullen terugkomen. De toekomst is aan het openbaar vervoer: dat kan veel beter, frequenter, en betrouwbaarder. Investeren in het openbaar vervoer is een zinvolle investering, waarmee we – juist op de lange duur – veel meer geholpen zullen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	3 Het ontwerp-tracébesluit is naar mijn mening op belangrijke onderdelen onjuist onderbouwd, het is onvolledig, en er zijn verschillende maatschappelijke effecten en	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging	Nee

	belangen over het hoofd gezien. Ik wordt hierdoor geraakt in mijn belang als nederlands burger, als inwoner van Utrecht in het algemeen, en als bewoner van Rijsweerd in het bijzonder.	waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	
4	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
5	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
6	Uit alles blijkt, dat de aannamen waarop deze enorme operatie gebaseerd is, in de nabije toekomst onhoudbaar zullen zijn, en zelfs nu al hun geldigheid beginnen te verliezen. U gaat uit van een volle eeuw onafgebroken economische groei. Die hebben we nooit gehad, en niets wijst er op dat we die ooit zullen krijgen. U gaat ervan uit dat de mensen wel altijd dagelijks naar hun werk zullen blijven rijden. Ook dat zien we nu al veranderen, door meer thuiswerk en door flexibilisering. U gaat ervanuit dat auto's altijd door mensen bestuurd zullen worden, maar zelfs dat zal niet eeuwig duren. Zodra de besturing van auto's niet meer afhankelijk is van trage menselijke reflexen, zal de capaciteit van de bestaande wegen enorm toenemen. Met andere woorden: de ontwikkelingen die nu al aan de gang zijn konden er wel eens toe leiden dat er over enige tijd helemaal geen fileprobleem meer is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
7	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerptractébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja

8	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
9	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
10	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
11	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
12	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
13	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. De kans op water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode tot een minimum beperkt. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is.	Ja
14	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

15	<p>Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.</p>	<p>De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.</p>	Nee
16	<p>De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.</p>	<p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>	Ja
17	<p>Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.</p>	Nee
18	<p>De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.</p>	<p>De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.</p>	Ja

	19	De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
	20	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
	21	Ik fiets en loop regelmatig over de weg naar Rhijnauwen, en ga dan door de tunnel onder de A27. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
	22	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	23	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
ZWE-00790	1	De aansluiting van de parallelbaan A12 ring utrecht afslag 17 Europalaan is op dit moment al een vastlopend weefvak. Het weefvak kan de grote hoeveelheid autos die af willen slaan richting centrum utrecht / jaarbeurs icm de grote hoeveelheid auto's vanuit de waterlinieweg en laaggravenseweg (vanuit centrum utrecht maar ook vanaf de andere kant van de rotonde gemeente houten) nu al niet aan. Dit leidt tot lange opstoppingen op beide weggedelen van het weefvak. Dit komt door: Korte invoeg en uitvoegstrook Voorsortering naar 4 mogelijke richtingen op de Europalaan (Nieuwegein, Ikea, jaarbeurs & centrum, kantoren & Vd valk) Onbekendheid en daardoor weifelend karakter van weggebruikers in de verkeerssituatie door eenmalig karakter van bezoek (jaarbeurs en Ikea) Onjuistheden: Er staat geen onjuistheid in omdat dit onderdeel niet wordt aangepast, maar een extra hoeveelheid verkeer (extra baan van ring utrecht van 2 naar 3) zorgt voor meer verkeer en daardoor een nog slechtere situatie bij weefvak afrit 17. Zou geen weefvak maar gescheiden stromen van verkeer gaan bedenken. Aan jullie de eer om met een oplossing te komen Over het hoofd gezien belang: Ja, het effect van meer verkeer op afrit 17 Geraakt in belang: Ja ik wordt geraakt als frequente weggebruiker in dit weggedeelte. Ik voorzie veel files op zowel de waterlinie / laaggravenseweg maar ook op de parallelbaan ring A12 richting DH	In uw zienswijze merkt u op dat het weefvak op de noordelijke parallelrijbaan van de A12 tussen de toerit Hoograven en de afrit Kanaleneiland gevoelig is voor filevorming. Dat is in de huidige situatie al zo, maar ook na realisatie van het project Ring Utrecht. De 3e doorgaande rijstrook op de parallelrijbanen van de A12 is niet volledig probleemoplossend voor de A12, maar draagt wel bij aan een verlichting van de problematiek (zie Deelrapport Verkeer). Het verlengen van de weefvakken is niet mogelijk gezien de ligging van de drie aansluitingen op de A12; om invoegers substantieel te verlengen zou het nodig zijn om een aansluiting van de drie te verwijderen. Dit is onderzocht in de planstudie, maar het bleek dat de verkeerskundige doorstroming in het hele gebied verslechterde bij het weghalen van aansluitingen. Daarom is ervoor gekozen om alle drie de aansluitingen te handhaven.	Nee

ZWE-00791	1	Op allerlei fronten zijn er alternatieven mogelijk en als u het plan eigenwijs toch uitvoert, dan bezorgt u vele Utrechters een onaangename en ongezonde woonomgeving.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	Ik woon in Rijnsweerd, waar nu al erg veel geluidsoverlast is tot diep in de nacht en de lucht is er niet bepaald schoon. Ik zwem na voltooiing van uw plannen 's zomers in het Krommerijzwembad, dat nog dichterbij een nog bredere en meer verontreinigende A27 komt te liggen en ik wandel en fiets veel in Amelisweerd, waar je dan overal de bredere A27 nog luider kunt horen dan nu en nog vuilere lucht door het aantrekken van meer verkeer door de verbreding op kunt snuiven. Ik kan niet blij zijn met zo'n woonomgeving. Ik kwam hier wonen toen er nog geen A27 was. Dat was een stuk rustiger en schoner. U lijkt volkomen voorbij te gaan aan wat uw plannen voor de omwonenden gaan betekenen. Ik voel het fijnstof of ultrafijnstof (is dat al onderzocht?) dagelijks in mijn longen en het plakt aan mijn ramen en mijn gordijnen. En u wilt daar nog een schepje bovenop doen? Van acht jaar lang (en meestal wordt het langer) al het huidige verkeer via de Waterlinieweg, waar ik vlak bij woon, wordt ik ook niet echt blij.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
	3	Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd. Kunt u niet wachten tot duidelijk is of het verkeer wel zo zal toenemen als gerekend is in het ontwerp-tracébesluit? Het zou onverstandig en onverantwoordelijk zijn om een knoop door te hakken als niet alle uitlagen binnen zijn. CPB http://www.cpb.nl/persbericht/3214634/uitstel-verbreding-a27a12-ring-utrecht-beste-optie zegt ook, dat u beter nog kan wachten met de definitieve beslissingen. Over 10 jaar is het verkeer totaal anders.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).	Nee
	4	Begin de bottlenecks op te lossen en kijk dan verder. En bekijk eerst serieus het Mobiliteitsplan van de gemeente; maak de trambaan naar de Uithof af. En er is geen Ring, er is een U-vorm.	Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek. Opgemerkt wordt dat bij de verkeersmodelberekeningen voor het OTB, alsmede bij de aanvullende verkeersmodellen voor het TB (Zie oplegnotitie Verkeer 2020) steeds uitgegaan is van een gerealiseerde tramverbinding naar de Uithof. Realisatie van een betere verkeersdoorstroming op de NRU door de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen etc. is een project dat niet door Rijkswaterstaat wordt getrokken maar door de provincie. Net als het project Ring Utrecht, maakt de NRU deel uit van het bestuurlijk vastgestelde VERDER maatregelenpakket.	Ja
	5	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

6	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
7	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
9	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
10	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
11	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen : http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid ? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstreken, onomkeerbare operatie begint ! Bezint eer ge begint ! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
12	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee

	aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	
14	Voor het ontwerptractébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
15	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
16	Nu hebben we nèt het klimaataccoord ondertekend, de inkt is nog nat, en dan komt u alweer met zo'n groot project dat dit accoord met voeten treedt! Weer een mooi geval van met de mond belijden en het tegenovergestelde doen! Want dat is natuurlijk aan de hand met dit project: Het lokt nóg meer verkeer naar en rond Utrecht, de lucht zal nóg meer verontreinigd worden, de stank zal niet te harden zijn, en de stad wordt almaar minder leefbaar. En laten we niet vergeten wat dit allemaal kost! Geld dat volkomen verkeerd gebruikt wordt, weggegooid zelfs; dat zouden we veel beter kunnen inzetten om de doelen van dit klimaataccoord dichterbij te brengen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
17	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
18	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
19	Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidsschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
20	Het vertrouwen in de politiek ligt bij de burger al op een laag niveau. Betreft mezelf en ook mensen om me heen weet ik al dat het vertrouwen in de politiek met het doorvoeren van deze rare plannen nog verder zal dalen.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
ZWE-00792	1 Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	2 In ieder geval is dit project voor mij onacceptabel als u het gebruikt om de zuidelijke wijken van Utrecht nog langer in het lawaai van de A12 te laten zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee

3	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
4	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
5	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bereiken. De geluidsschermen moeten overal tenminste 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Bovendien moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Nee
7	Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
8	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
9	U rekent uit dat bij realistische groei de norm uit de nota mobiliteit nauwelijks wordt overschreden indien u niet ingrijpt. De norm is 2 en zonder het project haalt u 2,1. Als u het project uitvoert daalt dat tot 1,2. Dat is dus veel meer dan nodig. Bovendien betekent het dat de reistijd in de spits nog steeds langer is dan daarbuiten, dus dat u gewoon files houdt. Met veel goedkopere maatregelen kunt u al ervoor zorgen dat u vanuit 2,1 daalt tot naar 2. Verdere daling, tot 1,2, is overbodig. Daarbij moet ik nog zeggen dat wat in de stukken een "realistische groei" heet waarschijnlijk zelfs onrealistisch is. U verwacht toch zeker ook niet dat Nederland nog tientallen jaren kan blijven groeien?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee

10	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
12	De natuur op land, in het water en in zee wordt nog steeds zwaar geteisterd door stikstof uit de landbouw, van het wegverkeer en in vergelijking hiermee een beetje van industrie en verwarming van woningen. Zo wordt de gevoelige natuur in de Veluwe, de duinen, veenmosrietlanden, beekdalen en hoogvenen vaak twee maal te zwaar belast dan ze aan kan en in delen van Nederland nog veel erger. Brandnetel, braam en gras overwoekeren daardoor alles wat kwetsbaar is en minder hard groeit waardoor de natuur steeds meer verarmt. De stikstofoxiden van het verkeer hebben daarin een belangrijk aandeel, ook de Ring om Utrecht. Ook in de steden is de lucht nog steeds te vuil. Ik maak ernstig bezwaar tegen de uitbreiding van het verkeer op de Ring maar ook daar naar toe, waardoor de stikstofdruk nog minder afneemt dan toch al het geval zou zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
13	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
14	In het ontwerp-tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
15	Op de monitoringstool 2015 verdwijnen er in 2030 op de diverse afslagen dagelijks tienduizenden voertuigen. De berekeningen zijn daarom ongeldig en moeten worden overgedaan. Dit is een voorbeeld van de vele fouten die in het ontwerp-tracébesluit zitten, en die het eigenlijk ongeldig maken. Doe het over, maar dan goed!	De monitoringstool is een instrument wat gebruikt wordt voor de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), waarvan de Ring Utrecht onderdeel uitmaakt. De NSL monitoringstool is een landelijk goedgekeurd rekenmodel voor het berekenen van de luchtkwaliteit. De invoer van verkeersgegevens en prognoses wordt jaarlijks geüpdatet door de eigen wegbeheerder ofwel voor rijkswegen door Rijkswaterstaat, voor provinciale wegen door de provincie en voor gemeentelijke wegen de gemeente. Hierdoor is het mogelijk dat bij overgangen van de rijksweg naar een gemeentelijke weg de verkeersintensiteiten niet precies overeenkomen. Zeker als het om prognoses gaat, zoals 2030. Dit aandachtspunt is bekend en wordt meegenomen bij de jaarlijkse evaluatie en rapportage van de monitoring door het RIVM. U kunt de RIVM rapportages vinden op de site www.nsl-monitoring.nl . Voor de verkeerskundige prognoses voor het jaar 2030 is gebruikgemaakt van het voorgeschreven Nieuw Regionaal Model (NRM). Deze prognoses zijn gebruikt voor de berekeningen voor luchtkwaliteit in het ontwerp-tracébesluit/milieueffectrapport. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat de kwaliteit in het ontwerp-tracébesluit/milieueffectrapport hoog is. Omdat gewerkt is met wettelijk goedgekeurde modellen zijn de berekeningen geldig.	Nee
16	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee

17	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak	Ja
18	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
19	De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
20	De extra emissies worden gecompenseerd door NSL-maatregelen. De monitoringsrapportage 2015 NSL (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportage-e-nsl-2015-bijlage) stelt echter dat de daling voor fijnstof stagneert (blz3). De NEV 2015 (https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/41/nationale-energie-verkenning-2015) ,blz. 109 stelt dat ook na 2020 de daling duidelijk afneemt. Die geringe daling is vrijwel geheel te danken aan Euronormen voor (diesel)wegvoertuigen, oftewel roetfilters, terwijl de emissies door industrie en luchtvaart stijgen (blz. 7 Achtergronddocument Lucht, http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-luchtverontreinigende-stoffen-in-de-nationale-energieverkenning-2015_2442.pdf). Of de luchtkwaliteitsnormen in de toekomst worden gehaald is dus geheel afhankelijk van succesvolle implementatie van deze techniek. Deze techniek moet de stijgende emissies van industrie, bouw, op- en overslag, huishoudens (door houtkachels, waar sinds kort subsidie op zit) en bandenslijtage allemaal compenseren. Het afbreukrisico is groot. Als het model uitgaat van vlotte implementatie van roetfilters en theoretische emissiefactoren zijn de totale daadwerkelijke emissies zwaar onderschat!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
21	De regering stelt zich tot doel 'de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Deze doelstelling is achterhaald, en de regering zou er dus op terug moeten komen. "Voortschrijdend inzicht" heet dat. Men kan zich altijd beter hierdoor laten leiden, dan blind op de aanvankelijk gekozen (snel-)weg door te razen en ongelukken te veroorzaken. Er is immers een veel betere oplossing mogelijk: verbeter de infrastructuur door beter openbaar vervoer, dus niet door meer asfalt en meer autobewegingen. Want er is ook nog een andere doelstelling: 'de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden'. Dit doel is bij de alternatieve oplossing veel meer gebaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
ZWE-00793	1 Ik ben van mening, dat het afgelopen moet zijn om over de hoofden van de burgers projecten er door te drukken die onvoldoende draagkracht onder de bevolking hebben en niet hebben bewezen tot algemeen nut te zijn. Bovendien is dit ontwerptraacébesluit	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in	Nee

	opnieuw een bewijs van onvermogen, omdat er meer dan onvoldoende met een gezond verstand over is nagedacht. Het beste besluit hier is dit ontwerptracébesluit in de prullenbak te gooien en nu heel goed te gaan kijken naar de betere, schonere, goedkopere en duurzamere alternatieven.	een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	
2	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
3	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
4	Laatste jaren hebben diverse neutrale en wetenschappelijke instanties de verbredingsplannen van de A27 onderzocht. Voor zover ik heb gelezen was de conclusie van al deze onderzoeken: Verbreding van de A27 levert minder op dan het kost. Het z.g. "fileprobleem" wordt er zeer waarschijnlijk niet mee opgelost. De schade die dit rampzalige plan met zich meebrengt is daarentegen evident; bijvoorbeeld: -een aanzienlijk deel van Amelisweerd wordt opnieuw gekapt, Mogelijk wordt zelf het hele bos vernietigd doordat de folielaag beschadigt. -1,2 miljard euro belasting geld wordt verkwaanseld, de luchtkwaliteit in en om Utrecht zal nog verder verslechteren. Alles wijst erop de keuze van de minister om haar asfalt plannen toch door te drukken berusten op louter emotionele motieven. Hoe heeft dit zo ver kunnen komen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau) tevens paragraaf 2.8 natuur (Amelisweerd) en paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (bouwen in het folie bij Amelisweerd).	Nee
5	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
6	De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
7	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	Omdat Amelisweerd niet wettelijk wordt beschermd tegen verkeerslawaaï zijn de bezoekers er eigenlijk vogelvrij (maar vogels daarentegen zijn daar niet vrij). Het gaat om anderhalf miljoen bezoekers. Hun recreatiegenoegens moet u veel beter beschermen dan met een dakje op de bak. Kunt u de weg niet helemaal overkappen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (tunnel) en paragraaf 3.8 Natuur (Amelisweerd).	Nee

9	Bureau Movares heeft een mooie 'duurzame weg' ontwikkeld die uitstekend geschikt zou zijn voor de A27 ter hoogte van Amelisweerd. Dit alternatief wordt zonder meer terzijde geschoven 'omdat 'De Groene Verbinding' belangrijker wordt geacht. Dit is niet onderbouwd door opinies van groepen ter plekke.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
10	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
11	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
12	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging	Nee
13	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
14	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
15	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
16	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
17	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
18	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te	Nee

			<p>liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten.</p> <p>Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.</p>	
	19	<p>Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerptracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)</p>	Nee
	20	<p>Wie wil dit project eigenlijk? Vervoerders EVO en TLN pleiten voor een bereikbaar Nederland, maar dat betekent toch in de eerste plaats onnodige personenauto's van de weg afhalen, en dan in het bijzonder op het onderliggend wegennet. Zij hebben alleen maar last van de verkeersaantrekkende werking van uw project.. De stad is nu al verstopt. De automobilist rijdt graag door, maar u lost met dit project de files niet op. U trekt alleen maar meer automobilisten aan, die elkaar weer in de weg zitten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
ZWE-00794	1	<p>Wij wonen in Rijnsweerd op hemelsbreed een afstand van ongeveer 150 meter van het huidige tracé van de A27. Vanuit de slaapkamerramen van de kinderen hebben wij , in elk geval in de winter, zicht op de deze snelweg.</p> <p>In het ontwerptracé van de A27 is een nieuw verkeersplein voorzien ter hoogte van Rijnsweerd van ongeveer 12 meter hoog. Ook wordt het tracé (met 15 rijbanen!) ongeveer 20 meter in westelijke richting (richting ons huis) verbreed.</p> <p>Dit lijkt ons, gelet op onze gezondheid een zeer onwenselijk situatie. Nu wonen wij nog niet eens het dichtst bij het nieuwe tracé, maar er zijn ook nog woningen gelegen aan de Enny Vredelaan die op minder dan dertig meter van het nieuwe tracé komen te liggen. Hoe denkt u te bewerkstelligen dat de gezondheid van deze bewoners door de aanleg van het ontwerptracé niet achteruit gaat?</p> <p>Wij zien (op pagina 52) dat u tussen de viaducten over de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap, voorziet in een geluidsmuur van 6 meter hoog. Dat lijkt mij bij lange na niet genoeg om het geluid van een deels op 12 meter hoog gelegen verkeersplein te weren.</p> <p>Verder zien wij dat het nieuwe tracé deels over de tennisbanen van TC Rijnsweerd zal komen te liggen. We nemen aan dat de tennisvereniging daardoor zal verdwijnen. Ook dit vermindert de leefbaarheid van de wijk.</p> <p>En een vermindering van de leefbaarheid heeft uiteindelijk ook zijn weerslag op de waarde van de in de wijk gelegen woningen. Zijn er plannen om dat te compenseren?</p>	<p>De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing. In het MER tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoetslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende</p>	Ja

		<p>wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Onderstaand wordt nader ingegaan op de aantasting van uw woongenot door de fly-overs bij Rijnsweerd en de beoogde vermindering van de leefbaarheid. Wat betreft de geluidbelasting op uw woning kan worden gesteld dat deze na realisatie van het project 54 dB is en de geluidbelasting met 3 dB is afgenomen ten opzichte van de autonome situatie. Daarmee wordt voor u de leefbaarheid positief beïnvloed door het project.</p>	
2	<p>Verder vragen wij ons af waarom deze verbreding überhaupt nog nodig zou zijn. We zetten daar grote vraagtekens bij.</p> <p>Het wegontwerp met 2x7 rijstroken in de bak bij Amelisweerd, 15 rijstroken tussen de Archimedelaan en de Laan tot de Wetenschap en extra parallelbanen op de A12 is gebaseerd op de verkeersintensiteiten in het Global Economy (hierna GE) scenario van het toekomstscenario WLO-1 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In december 2015 heeft het PBL, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, nieuwe toekomstscenario's openbaar gemaakt: de zogenaamde WLO-2 scenario's Hoog en Laag. Het GE scenario komt overeen met een verwachte economische groei die pas in 2046 volgens het nieuwe WLO-2 scenario Hoog wordt bereikt. Als het gemiddelde van de nieuwe WLO-2 scenario's Hoog en Laag 2030 als uitgangspunt zou worden genomen, dan zijn er minder extra rijstroken nodig. We wijzen hierbij ook op het feit dat minister Schultz de verwachting heeft uitgesproken dat binnen 20 jaar alle auto's op de Nederlandse wegen zelfrijdend zijn. Uit studies blijkt dat de filedruk met 30 procent afneemt als 10 procent van de automobilisten automatisch rijdt. Als de verwachting van de minister uitkomt, dan kan de ruim 1 miljard euro beter aan andere doeleinden worden besteed.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p>	Nee
3	<p>De extra rijstroken op de A27 hebben een grote verkeersaantrekkende werking. Zo neemt het verkeer op de A27 tussen Rijnsweerd en Lunetten met circa 70% toe ten opzichte van de verkeersintensiteit in 2014. Dit toont aan dat met de verbreding naar 2x7 rijstroken zoveel extra wegcapaciteit wordt geboden dat de A27 aantrekkelijk wordt voor verkeer dat nu een andere route neemt, en voor reizigers die nu nog met openbaarvervoer reizen. Dit geeft extra drukte op het stedelijk wegennet en past niet binnen het streven van de gemeente Utrecht om het autogebruik terug te dringen en gebruik van openbaar vervoer te stimuleren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).</p>	Nee
4	<p>Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.</p>	<p>Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.</p>	Nee
5	<p>Het belangrijkste toetsingscriterium voor verkeer is de doorstroming op verschillende vooraf vastgestelde trajecten. In het rijksbeleid is vastgelegd dat de reistijd in de spits</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Ja

	<p>(de doorstroming) 2x langer mag zijn dan de reistijd bij een vrije verkeersafwikkeling. Met andere woorden een reistijdfactor van 2 leidt, volgens rijksbeleid, tot een acceptabele doorstroming op de ring.</p> <p>Met 2x7 rijstroken op de A27 is echter sprake van overcapaciteit. De verkeersaantrekkende werking die hier vanuit gaat, heeft negatieve gevolgen voor het milieu, met name op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. De gemeente Utrecht neemt vergaande maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze verbetering wordt met een keuze voor 2x7 rijstroken deels teniet gedaan door de hogere emissies van het extra verkeer op de snelweg. Wij vinden het ongewenst dat in het gekozen wegontwerp meer asfalt wordt aangelegd dan nodig is volgens de reistijdnormen van het rijk. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid en is strijdig met de besteding van rijksgeld aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit waarin Rijk en lokale overheden de luchtkwaliteit willen verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid.</p>	<p>Nut en noodzaak van de Ring Utrecht zijn in diverse fasen van het project uitgebreid aan de orde geweest. Voor een uitgebreide toelichting op nut en noodzaak van het project wordt u verwezen naar hoofdstuk 2 van de toelichting op het tracébesluit.</p> <p>De noodzaak tot aanpassing van de Ring Utrecht komt voort uit een aantal (verkeers-)knelpunten, waaronder de doorstroming van knooppunt Rijnsweerd. Ook de verkeersveiligheid vormt een probleem. Tevens zijn leefbaarheidsknelpunten geconstateerd. Dit heeft geleid tot een dubbele doelstelling voor dit project:</p> <p>De doorstroming op de Ring Utrecht A27/A12 verbeteren op een verkeersveilige manier. De kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk verbeteren.</p> <p>In het ontwerp-tracébesluit en in de milieu-effectrapportage is gebruik gemaakt van de landelijke toekomstscenario's over de Welvaart en Leefomgeving (WLO) in Nederland van de planbureaus CPB en PBL. Bij aanvang van de effectberekeningen voor het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht vormden deze verkeersprognoses de meest recente inzichten. Ondertussen hebben de planbureaus nieuwe WLO scenario's gepubliceerd met daarin de bijgestelde landelijke toekomstontwikkelingen.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Opgemerkt wordt dat te hanteren uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen met het NRM jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden steeds de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p>	
6	<p>Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp-tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)</p>	Nee
7	<p>De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.</p>	Nee
8	<p>Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
9	<p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en van wege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt,</p>	Nee

		lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	
10	De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen toenemen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch toenemen. Daarnaast is het ook zeer waarschijnlijk dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
11	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
12	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
13	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
14	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
ZWE-00795	1 Het is voor ons onbegrijpelijk dat onze regering die zou moeten opkomen voor de algemene belangen nu en van de toekomst altijd kiest voor eenzijdige oplossingen. Iedereen die zich verdiept in oorzaak en gevolgen (zonder een specifieke verkeersopleiding te hebben gevolgd) kan zien dat onze huidige manier van aanpak van economische groei problemen vast gaat lopen. Straks hebben we weer meer asfalt gelegd, kunnen er nog meer mensen nog sneller en verder rijden, maar rijden we letterlijk onze leefbare wereld kapot. Ook is de energie zekerheid voor de toekomst allerminst zeker voor de grote hoeveelheid mensen die er nu op aarde leven. Niet alleen op lange termijn maakt autorijden meer kapot dan ons lief is, ook vandaag de dag leiden mensen aan diverse serieuze klachten als gevolg van luchtvervuiling, bewegingsarmoede en stress. Laten we als overheid gaan zorgen dat we mensen aan het bewegen krijgen. Laten we zorgen dat mensen eens na gaan denken of ze wel zo ver van hun werk moeten wonen. Laten we eens kijken of we met slimme ICT oplossingen mensen kunnen bewegen om niet allemaal om 8.30 achter aan te sluiten in de file. Kom op mensen van	Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zet in op zowel het robuuster maken van de infrastructuur, als programma's en projecten die erop gericht zijn het aantal reizigers	Ja

	rijkswaterstaat waar is die creativiteit en ambitie. Altijd maar meer Asfalt is zo voorbij en zo enorm dom!	te spreiden zodat de bestaande infrastructuur wel voldoet. In de regio Utrecht/Midden Nederland is dit beleid vertaald in diverse programma's: -Programma Regionaal Verkeersmanagement (RVM), waarin innovatieve ITC ontwikkelingen worden gebruikt om het verkeer te regelen; -Programma VERDER: rijk en regio doen studie naar en geven uitvoering aan maatregelen voor auto, fiets, openbaar vervoer, verkeers- en mobiliteitsmanagement ter verbetering van doorstroming in de regio. Ring Utrecht valt onder het landelijk deelprogramma van VERDER. Programma Beter Benutten: provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht en Amersfoort, Rijkswaterstaat, het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en de werkgevers in de regio (verenigd in de U15) werken samen aan een goede bereikbaarheid en leefbaarheid van onze regio. Innovatieve maatregelen worden genomen om de bereikbaarheid in de drukste regio's van Nederland te verbeteren. Voor meer informatie, zie www.goedopweg.nl	
2	Dit is typisch een vraag van iemand die graag gelijk wil krijgen. Richt je puur op de wiskundige kant van het probleem en het zou juist moeten zijn. Meer Asfalt lost de file op die plek wel op, maar leidt ook tot meer autoverbruik. Zorg dat auto's vastlopen en mensen gaan op zoek naar alternatieven. Waarom is voor ons gezin een dagelijks stuk van 5 tot 13 kilometer fietsen naar het werk wel een gewone zaak, en verwent Rijkswaterstaat de medeburgers die geen (e) bike kunnen of willen pakken met nog meer brede wegen. Investeer in OV en fietsen en help de mensen in beweging. Laten we ophouden met watjes zijn en zorgen dat NL de meest gezonde en gelukkige burgers van de wereld krijgt. Gezond door te bewegen, gelukkig door weinig woon-werkverkeer en lekker buiten zijn	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen) In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.	Ja
3	De belangen van de kinderen en kleinkinderen. Meer autorijden nu betekent het opmaken van alle voorraden brandstof die de aarde heeft. En dat alleen maar om heel ver weg naar je werk te gaan. De bijbehorende CO2 uitstoot leidt nu al tot gevaarlijke ontwrichting van het klimaat. Ik kan een heel lang betoog houden, maar ambtenaren aan die andere kant in de vastgeroeste denkwijze, wordt toch aub eens wakker en bedenk dat ook u wilt dat uw kinderen nog een aarde hebben waar ze voedsel, schoon water en zuurstof van kunnen betrekken. De aarde overleeft ons wel, maar kunnen toekomstige mensen nog wel een fijn leven hebben op een leeg geroofde en totaal vernietigde atmosfeer? Ja mijn belang als burger met recht op een leefbare aarde. En hetzelfde recht van mijn kinderen en kleinkinderen. Houd u aan de afspraken van Parijs en de uitspraak van de rechter in de klimaatzaak. Zorg voor groen in plaats van asfalt. Haal de mensen uit de auto en laat ze bewegen en elkaar ontmoeten. Er is veel meer dan blinde economische groei vanwege transport alleen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Nee

ZWE-00796	1	Daarom aandacht voor de volgende zaken: De Mytylweg is feitelijk onze enige toegangsweg. Wij willen dat onze leden tijdens de aanleg van de verbreding veilig met de auto en de fiets hier gebruik van kunnen blijven maken. Een bouwroute via de Mytylweg is om die reden ongewenst, er zijn in onze ogen overigens voldoende (en veel betere) alternatieven voor een bouwroute.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	2	De drainage onder onze tennisbanen maakt gebruik van een sloot gelegen tussen ons tenniscomplex en de snelweg. Het is van groot belang dat de afwatering tijdens en na de realisatie van de verbreding blijft functioneren. Het kan een optie zijn om de afwatering plaats te laten vinden op een sloot gelegen aan de andere kant van ons tenniscomplex (zijde Kampong), mits dit op kosten van het project is. Vermoedelijk moet dan wel de gehele drainage onder het complex gekanteld of aangepast worden. In dit kader pleiten we voor een zogenaamde 0-meting en 1-meting. We hebben wel begrepen dat er een sloot van 5 meter breed komt tussen de snelweg en ons complex, maar dat dit een apart systeem is dat alleen het water van de snelweg opvangt. Het zou voor alle partijen veel beter zijn als wij ook van deze sloot gebruik mogen maken.	De drainage kan worden aangesloten op de nieuwe, verbrede sloot.	Nee
	3	Tijdens de bouw wordt ongetwijfeld gebruik gemaakt van grote hoeveelheden zand. Dit zand kan terechtkomen op onze tennisbanen. Dit is ongewenst, het zand beschadigt de banen en is hinderlijk bij het tennissen. Wij verwachten maatregelen om dit te voorkomen om onze tennisbanen bespeelbaar te houden. In dit kader pleiten we voor een zogenaamde 0-meting en 1-meting.	Zie beantwoording onder punt 1.	Nee
	4	In algemene zin moeten de banen ook tijdens de bouw te allen tijde bespeelbaar blijven.	Zie beantwoording onder punt 1.	Nee
	5	De verbreding moet en zal voldoen aan relevante milieuwetgeving op gebied van lucht en geluidskwaliteit. Ondanks dat aan wettelijke normen wordt voldaan, ervaren wij nu ook al overlast en wij willen niet dat dit nog erger wordt. Het feit dat op geringe afstand een overkapping is voorzien lijkt tot een ergere situatie te leiden. Wij zijn dan ook blij met het geluidsscherm van 4 meter, maar vragen wel om een goede landschappelijke inpassing van het geluidsscherm gelet op het feit dat veel bomen gekapt zullen moeten worden.	Het tracébesluit is opgesteld met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving. Het geluidsscherm ter hoogte van de Mytylweg is een groen stadsscherm dat ook aan de stadskant groen wordt afgeschermd. Hiermee wordt voldaan aan uw wens tot een goede inpassing van dit scherm.	Nee
	6	De verbreding zal ten kosten gaan van een aantal bomen. Wij willen het verlies van bomen aan onze zijde zo beperkt als mogelijk houden om onze afscherming te behouden. Bij het resterende stuk bos pleiten wij voor een vorm van verdichting om ons unieke besloten karakter zoveel als mogelijk in stand te houden.	De wegverbreding gaat inderdaad ten koste van een deel van de bomen tussen het sportpark en de A27. Er blijft echter een dichte bomenhaag over. Verdere verdichting van deze haag is niet mogelijk, anders dan door ruimte laten in beheer en onderhoud. Deze wens is doorgegeven aan de gemeente Utrecht als beheerder van deze bosschages. Alle bomen die gekapt worden in het project worden elders gecompenseerd.	Nee
	7	Wij willen graag meepraten over het eisenpakket richting de aannemer om er voor te zorgen dat bovenstaande eisen een plek krijgen zodat ons bestaansrecht en veilig speelplezier voor onze vereniging en haar leden gewaarborgd blijft en zijn aansluitend ook bereid zitting te nemen in een begeleidingsgroep tijdens de uitvoering.	Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.	Nee
ZWE-00797	1	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

2	Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	Ja
3	De Ring zou de bereikbaarheid moeten vergroten?Vergeet het maar ! De ring is een wurgende stinkstrop,en het laat zich raden wie hier het meest onder lijden. Dat zijn natuurlijk niet degenen die hem ontworpen hebben. Niet de bestuurders en niet de beleidsbepalers.Die zullen er wel voor zorgen dat hun woning zich op veilige afstand van hun eigen maaksel bevindt, zij kennen per slot van rekening als geen ander alle kwalijke gevolgen ervan. Nee, zoals gebruikelijk zijn mensen met een laag inkomen de dupe. Zij zijn nu eenmaal aangewezen op de goedkoopste woningen. En laten die zich nu toevallig net onder de rook van de ring bevinden! Hoe zou DAT nu komen ? Niet doordat deze ring zo'n prachtig stuk architectuur is, waar we die arme mensen graag van laten genieten; nee, dat komt doordat deze ring de mensen gek maakt van het onafgebroken oorverdovende kabaal, en doodziek van alle kwalijke en gevaarlijke gassen en fijnstof, die zij, terwille van die beroemde "bereikbaarheid", gedwongen zijn in te ademen. Dit zal de mensen niet verbinden, maar juist van elkaar vervreemden	Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Bijkomend voordeel van een betere doorstroming op het hoofdwegennet is dat het (doorgaande) verkeer minder geneigd zal zijn om uit te wijken naar het onderliggend wegennet. De kans op sluipverkeer door bebouwde kommen neemt dus af. Er ontstaat ook meer ruimte op het onderliggend wegennet voor andere verkeersdeelnemers zoals fietsers en OV-gebruikers. Dit komt de leefbaarheid binnen de bebouwde kommen in de regio ten goede. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.	Ja
4	Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
5	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
6	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
7	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
8	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

9	In 2015 heeft de regering toegezegd het Urgenda klimaatvonnis te gaan uitvoeren. Dan is het onacceptabel dat de minister doorgaat met meer asfalt, omdat dat autogebruik, en zodoende de kooldioxide uitstoot vergroot.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
10	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
11	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
12	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
13	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
14	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
15	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
16	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
17	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukte van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

ZWE-00798	1	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	2	De regering stelt zich tot doel 'de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Deze doelstelling is achterhaald, en de regering zou er dus op terug moeten komen. De bereikbaarheid van de regio wordt niet opgelost met meer snelwegen. Een grote fles loopt langzamer leeg dan een kleine, als de flessenhals hetzelfde blijft. In de regio is de flessenhals de verkeersafwikkeling op De Uithof. Daaraan kan niet veel verbeterd worden. De flessenhals kan niet verruimd worden. Het is dan ook niet slim om nog meer auto's richting De Uithof te leiden. De bereikbaarheid wordt meer verbeterd door in te zetten op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	3	De regering heeft ook nog een andere doelstelling : 'de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden'. Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve tracébesluit.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	4	In het ontwerp-tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	5	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
	6	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
	7	Tot slot: de rationale onder het besluit tot verbreding van de A27 is dat uitbreiding van de capaciteit nodig is, uitgaande van een specifiek groeiscenario. Uit recente analyses van verkeersdeskundigen (onder meer van de TU Delft) is gebleken dat dit groeiscenario	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

		is achterhaald. Dat betekent dat veel werk, veel geld en veel overlast bijzonder weinig economisch rendement gaat opleveren. Ik ben erg benieuwd hoe u over een jaar of tien terugkijkt op de besluiten die u nu aan het nemen bent. Ik zou, uit naam van de kiezer, het geld anders besteed hebben.		
ZWE-00799	1	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
	3	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	4	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerp tracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
	5	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
	6	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	7	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	8	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	9	Doe meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dat is de enige intelligente en toekomstbestendige oplossing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	10	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
	11	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee
	12	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00800	1	De bereikbaarheid van de regio moet nodig worden verbeterd. Het is één van de vele goede redenen om eindelijk voluit in te zetten op veel beter openbaar vervoer en betere	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

	voorzieningen voor fietsers. Uw aanpak van dit probleem is een andere: de aanleg van steeds meer snelwegen. Het resultaat zal zijn doel totaal voorbijschieten en voor veel meer luchtverontreiniging zorgen voor alle bewoners en dieren in de directe omgeving. Bredere snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nog minder toegankelijk en verliezen daar het leefklimaat.		
2	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
3	Dit project trekt verkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden en ernstig gewonden op de snelwegen. Om die reden mag u dit project niet in deze vorm uitvoeren. Ik stel voor dat u op de Ring Utrecht een maximum snelheid van 80 km/u invoert. Dat is veiliger en bovendien kunt u dan volstaan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken, dus binnen de bak. Het is niet te accepteren dat een nationale overheid, die toch zijn burgers hoort te beschermen, zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
4	De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van mens en dier bedreigd. Dit is zeer onrechtvaardig in verhouding tot de geringe tijdwinst voor passerende automobilisten. Het alternatief: verbeter het OV en de fietsvoorzieningen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
5	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluipverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
6	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvast strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).	Nee
9	Niet een Ring om de stad werkt, maar liever straalsgewijze openbaar vervoerverbetering.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
10	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de	Ja

		<p>vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsschermbesluit" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsschermbesluit op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	
11	Een glazen overkapping van de A27 zou veel geluidsproblemen en stankproblemen kunnen voorkomen en reguleren. Dit alternatief dient z.s.m. nader onderzocht te worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (glazen overkapping).	Ja
12	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
13	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
14	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de wekzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegeteld, verliest de de economische onderbouwing van het project zijn geldigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	Nee
15	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
16	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden	Ja

		verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	
	17	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. Uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	18	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dicht bij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
ZWE-00801	1	Hieronder informeer ik u over mijn zienswijze aangaande het OTB Ring Utrecht. Recentelijk heb ik me verdiept in het plan om de snelwegen te verbreden. Hoe meer ik erover lees, hoe meer ik erover nadenk, hoe bozer ik word. Mensen zijn geneigd een eenmaal gemaakte beslissing niet meer terug te draaien, zelfs wanneer we weten dat stoppen beter is dan ermee doorgaan. Dit is iets wat we gewoon weten, en dit lijkt nu gaande. Waarom pakken we dit dan niet aan?	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	Dat het plan niet oké is, dat is helder. Vele argumenten zijn al genoemd in de discussie, maar 1 argument wil ik er graag uitlichten omdat deze voor mij belangrijk is. De wereld verandert in ras tempo. De politiek wordt uitgedaagd daarin bij te blijven en zij moet voorkomen dat ze beslissingen neemt die gebaseerd zijn op achterhaalde (!) inzichten. Het leven is de afgelopen 20 jaar meer veranderd dan de afgelopen 200 jaar. Het leven zal de komende 10 jaar meer veranderen dan de afgelopen honderd jaar. Ik noem ter illustratie twee voor de hand liggende ontwikkelingen: de zelfrijdende auto en de elektrische fiets. Deze zullen naar verwachting het straatbeeld de komende 10 a 20 jaar dermate veranderen, dat ook de behoefte aan snelwegen verandert of op zijn minst in zijn geheel niet in te schatten is. Tegen de tijd dat de plannen zijn voltooid, het dode asfalt is gestort, de natuur vernield en het geld verkwaanselt is, is de kans uiterst groot dat het resultaat niet bijdraagt aan hetgeen transport op dat moment nodig heeft. Wat voor een risico nemen we dan, in hemelsnaam? Op grond waarvan?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Ja

			<p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Opgemerkt wordt dat te hanteren uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen met het NRM jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden steeds de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p>	
	3	Ik vind het van groot belang dat er verantwoord wordt omgegaan met gemeenschapsgeld, met onze toekomst, met onze natuur, met onze gezondheid, met ons leven. Ik hoop dat egoïstische redenen die ook in de politiek een grote rol spelen - macht, aanzien, geld - niet de boventoon zullen voeren, maar dat we eerlijk naar onszelf kunnen kijken, naar onze plannen, naar de feiten en naar de mogelijkheden, en dat we durven te veranderen als daar goede redenen voor zijn. Ik pleit voor een verstandige en verantwoorde keuze, gebaseerd op redenen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00802	1	Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
	2	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014! De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	3	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	4	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle	Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016).	Ja

	activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.	
		De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging	
5	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
6	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptraacébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidsscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	Ja
9	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Nee
10	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee

	11	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
ZWE-00803	2	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
	3	De stikstofvervuiling van de natuur is nu al een halve eeuw zo groot dat nu zelfs de eiken op de Veluwe en de rupsen op de eik na jaren van slechte groei beginnen te sterven. Daar draagt het wegverkeer belangrijk aan bij, ook het verkeer op de Ring. Reden temeer om de stikstofemissies van het verkeer sneller te reduceren en alles toe doen wat mogelijk is om de groei van het verkeer te stoppen, zodat de verlaging van de emissies per km van auto's en trucks ook daadwerkelijk tot minder stikstofstress in de natuur leidt. Dit nieuwe probleem van eiken- en rupsensterfte in de natuur is in de MER ook niet onderzocht. Ik dring dan ook sterk erop aan dat u de juiste maatregelen treft om het wegverkeer te verminderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	4	De Ring zou de bereikbaarheid moeten vergroten? Vergeet het maar! De ring is een wurgende stinkstrop en het is wel duidelijk wie hier het meest onder gebukt zullen gaan. Dat zijn natuurlijk niet degenen die hem ontworpen hebben. Niet de bestuurders en niet de beleidsbepalers. Die zullen er wel voor zorgen dat hun woning zich op veilige afstand van hun eigen gedrocht bevindt, zij zijn immers als geen ander op de hoogte van alle kwalijke gevolgen ervan. Nee, zoals te doen gebruikelijk zijn mensen met een laag inkomen de dupe. Zij zijn nu eenmaal aangewezen op de goedkoopste woningen. En laten die zich nu toevallig NET in de onmiddellijke nabijheid van de ring bevinden! Hoe zou dat nu komen? Niet doordat deze ring zo'n prachtig stuk architectuur is, waar we die arme mensen graag van laten genieten; nee, dat komt doordat deze ring de mensen stapelgek maakt van het verschrikkelijke kabaal, en ziek van alle kwalijke en gevaarlijke gassen en fijnstof, die zij, terwille van die geweldige "bereikbaarheid", gedwongen zijn in te ademen. Dit zal de mensen niet verbinden, maar juist van elkaar vervreemden.	<p>Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Bijkomend voordeel van een betere doorstroming op het hoofdwegennet is dat het (doorgaande) verkeer minder geneigd zal zijn om uit te wijken naar het onderliggend wegennet. De kans op sluipverkeer door bebouwde kommen neemt dus af. Er ontstaat ook meer ruimte op het onderliggend wegennet voor andere verkeersdeelnemers zoals fietsers en OV-gebruikers. Dit komt de leefbaarheid binnen de bebouwde kommen in de regio ten goede.</p> <p>Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven.</p> <p>Het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen.</p> <p>Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.</p>	Ja

5	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hoge-kampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidsschermband opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hoge-kampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	Ja
6	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Nee
7	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
9	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Nee
12	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee

	13	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	14	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	15	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tractébesluit).	Nee
	16	In ieder geval is dit project voor mij onacceptabel als u het gebruikt om de zuidelijke wijken van Utrecht nog langer in het lawaai van de A12 te laten zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
ZWE-00804	1	Ik rij elke dag op de A28 / A27 / A12 ofwel; ring oost/zuid. Ik moet eerlijk toegeven; het is druk, eigenlijk wel te druk. In de ochtend zijn het forenzen die voornamelijk vanuit het zuiden en oosten naar Utrecht willen (en doorvoor richting A2 / Amsterdam) en 's avonds is het vooral Utrecht uit: A27 / A12 en A2. Nu heb ik veel gelezen over de verbreding van de A27 en wat de beweegredenen zijn, maar de belangrijkste oorzaken van opstopping zijn eigenlijk nergens te vinden. Hier wat tips die ongetwijfeld kunnen leiden tot verbetering; zonder enige verbreding of aanpassing: - verlaag de snelheid op de ring maar ook rondom de ring. Voorbeeld: in de avondspits van Amersfoort naar Utrecht is het tot afslag Zeist mogelijk om met hoge snelheid door te rijden. Eenmaal bij Zeist begint de opstopping en dat komt alleen maar omdat de snelweg voor Rijnsweerd van 3 naar 2 banen gaat. En deze twee banen zijn bedoeld voor A27 zuid en A27 noord. Als "toetje" komt daar ook nog eens het verkeer van de Uithof erbij. Bij Bilthoven gaat de A27 nog eens van 3 naar 2 banen: weer een extra funnel dus opstopping. Ring Utrecht maximaal 80 en verlaag ook de snelheid bv. vanaf Soesterberg naar max. 100 en bij Zeist naar 80.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)	Nee
	2	indeling bak A27: komende van zowel Noord als Zuid is er de mogelijkheid om in/uit te voegen naar A28 / A12. Voor het in/uitvoegen aan beide kanten is ruim 1km. Beschikbaar echter het merendeel van de automobilisten wil in/uitvoegen op het moment dat de doorgestrokken streep stop. Oorzaak: opstopping en file. Geef elkaar de ruimte, en help als overheid met het opnieuw inrichten zodat betere doorstroming kan worden gerealiseerd;	Bij het ontwerpen van de oplossing in de bak Amelisweerd is rekening gehouden dat de automobilist voldoende tijd heeft om de in- en uitvoegbeweging te kunnen maken.	Nee
	3	"Ring Utrecht" is natuurlijk niet echt een ring. In ieder geval is deze niet hetzelfde als de A10 (Ring Amsterdam) of de Rondweg Eindhoven waar je non-stop een rondje kunt rijden. In Utrecht ontbreekt de Noordelijke koppeling; mede hierdoor is doorstroming als zijnde ring onmogelijk. Wellicht kan daar ooit eens aan gewerkt worden.	In het MER Eerste Fase is gekeken naar een alternatief ten noorden en ten westen van Utrecht waarbij de Ring "gesloten" werd. In deze studie blijkt dat deze alternatieven zeer duur zijn, veel milieueffecten hebben (waaronder het bouwen in de wijk Leidsche Rijn) en niet probleemoplossend zijn. Daarom is het opwaarderen van de NRU tot een autosnelweg als alternatief afgevalen. Wel wordt de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) opgewaardeerd door het ongelijkvloers maken van de drie pleinen: Kochplein, Dunantplein en Ghandiplein. Dit project wordt door de gemeente Utrecht mogelijk gemaakt middels een bestemmingsplan. De vaststelling van dit bestemmingsplan heeft als gevolg van de stikstofproblematiek vertraging opgelopen.	Ja

		Naar verwachting wordt het bestemmingsplan in 2021 door de gemeenteraad vastgesteld.	
4	Er wordt geroepen dat "alles allang is beslist" en dat onze stem geen waarde heeft. Waarom heeft Rijkswaterstaat de grond van Gemeente Utrecht gekocht aan de Nieuw Houtenseweg (oude kwekerij)? Waarom ligt er nog een stuk braakliggend A28 tussen de wegen bij Rijsweerd? Waarom zijn er geruchten dat "tussen de rails" gebruikt gaat worden voor opslag?	Het definitieve moment of het project wordt gerealiseerd of niet, is het tracébesluit. Het staat de Staat echter vrij om op minnelijke basis voorafgaand aan het tracébesluit gronden te kopen. Mocht het tracébesluit niet doorgaan, dan kan dit stuk grond altijd weer verkocht worden. De eventuele winst is dan niet voor het project of Rijkswaterstaat, maar vloeit terug in de staatskas die wordt beheerd door het Ministerie van Financiën. Het is onduidelijk welk stuk braakliggende A28 u bedoelt bij Rijsweerd. Het is in zijn algemeenheid mogelijk dat er een stuk asfalt die eerder noodzakelijk was voor een fasering ten behoeve van bv groot onderhoud, blijft liggen zodat bij eerstvolgende keren bij groot onderhoud er makkelijk omrijroutes kunnen worden gerealiseerd. Het stuk tussen de rails dat gefungeerd heeft als werkterrein ten behoeve van de verbreding van de spoorterreinen is voorzien als werkterrein voor de A27. Dat is de reden dat dit stuk niet is heringericht.	Nee
5	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
6	Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
7	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
8	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Het verkeersplein Rijsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
10	De EU voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 strenger worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
11	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden	Nee

		monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	
ZWE-00805	1	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dicht bij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
	2	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	3	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	In het verleden is hard gevochten tegen de vernietiging van Amelisweerd door de A27. Die strijd wordt herinnerd in een monument bij de A27. Wanneer knooppunt Rijnsweerd wordt gereconstrueerd moet u de monumentale waarde van dat monument respecteren. Ik mis elke verwijzing naar dat monument.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
	5	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	6	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
	7	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja

	8	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	9	De natuur op land, in het water en in zee wordt nog steeds zwaar geteisterd door stikstof uit de landbouw, van het wegverkeer en in vergelijking hiermee een beetje van industrie en verwarming van woningen. Zo wordt de gevoelige natuur in de Veluwe, de duinen, veenmosrietlanden, beekdalen en hoogvenen vaak twee maal te zwaar belast dan ze aan kan en in delen van Nederland nog veel erger. Brandnetel, braam en gras overwoekeren daardoor alles wat kwetsbaar is en minder hard groeit waardoor de natuur steeds meer verarmt. De stikstofoxiden van het verkeer hebben daarin een belangrijk aandeel, ook de Ring om Utrecht. Ook in de steden is de lucht nog steeds te vuil. Ik maak ernstig bezwaar tegen de uitbreiding van het verkeer op de Ring maar ook daar naar toe, waardoor de stikstofdruk nog minder afneemt dan toch al het geval zou zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	10	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
	11	Al tientallen jaren lang wordt onderzoek verricht naar de effecten van wegwitbreidingen. En àl die onderzoeken leiden tot dezelfde conclusie: Een wegwitbreiding mag dan soms tijdelijk even helpen tegen files, maar al gauw treedt er een aanzuigende werking op, die het effect weer teniet doet. Een vicieuze cirkel. DOM dus, niet doen!! Figuurlijk ben je met zo'n Ringweg alleen maar verder van huis, ook al oscilleert de afstand tot huis in letterlijke zin tenminste nog tussen twee waarden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	12	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
	13	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	14	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
ZWE-00806	1	De A27 verbreden vind ik een plan dat op korte termijn soelaas schijkt te geven, maar op lange termijn niets oplost, terwijl het wel BAKKEN vol overheidsgeld kost. Bovendien wordt er weer eens onnodig schaarse natuur opgeofferd. Ik rijd zeer geregeld over dat traject. Ik zie dat er hard en riskant gereden wordt. Er	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd	Ja

	<p>moet daar nu eenmaal noodzakelijkerwijs vaak van rijbaan gewisseld worden. Dat verandert niet. Er zijn geregeld ongelukken, helaas! Los je dat op door de boel te verbreden?</p> <p>Ik zou denken van niet!!!!. Men gaat nog harder rijden... Automobilisten zijn nu eenmaal kortzichtig als ze 4 wielen onder zich hebben en naar huis of werk willen.</p> <p>M.i. moeten we het in Nederland niet overall meer zoeken in verbreden, vergroten, versnellen etc. Maar in BEHEERSEN: file veroorzakende fuiken voorkomen door stroomlijnen, mede door snelheidsbeperking waar nodig. De file de wereld uit is een fabel gebleken. File veroorzakende ongelukken verminderen door de automobilist rustiger en beheerster te laten rijden is al heel wat.</p> <p>En bespaar ons alstublieft een jarenlange bouwput, die lawaai en files geeft, terwijl het kostbare natuur kost.</p>	<p>Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)</p> <p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisseweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie</p>
--	--	---

			<p>bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermd) soorten).</p> <p>De doelstelling van het project Ring Utrecht is het verbeteren van de verkeersdoorstroming op een verkeersveilige manier en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. Het gaat dus niet alleen om doorstroming.</p> <p>Het (O)TB-ontwerp voor de RIng Utrecht houdt een ingrijpende en structurele wijziging in van de verkeerssituatie van de A27 tussen knooppunt Lunetten en knooppunt Rijnsweerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nu: één rijbaan met 4 rijstroken van noord naar zuid en één rijbaan met 6 rijstroken van zuid naar noord. - Straks: twee fysiek gescheiden rijbanen (met 3 en 4 rijstroken) van noord naar zuid en twee fysiek gescheiden rijbanen (van 5 en 2 rijstroken) van zuid naar noord. <p>Flankongevallen door roekeloos weven behoort hiermee tot het verleden. Het aantal rijbaanwisselingen neemt hiermee blijvend af.</p> <p>Het ontwerp voldoet aan de verkeersveiligheidsnormen. Er is expliciet gekeken naar verkeersveiligheid waar aandacht is besteed aan de Human Factors zoals rijtaakbelasting.</p> <p>Mede door de afname van de kans op incidenten, neemt de doorstroming en robuustheid van het wegennet toe.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
ZWE-00807	1	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	2	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende</p>	Nee

		<p>stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	
3	<p>Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
4	<p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja
5	<p>Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
6	<p>De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.</p>	<p>De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen.</p> <p>In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.</p>	Ja
7	<p>Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede</p>	<p>Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van</p>	Nee

	leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	
8	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
9	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
10	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
11	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de	Ja

		resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	
12	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
13	Bereikbaarheid vergroten? Ik zie de Ring meer als een wurgende stinkstrop, waar zoals vaker weer de mindere inkomensgroepen het meest onder te lijden zullen hebben. Het zal eerder scheidend dan verbindend werken, niet alleen buurtlokaal maar ook psychologisch.	Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. En het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.	Nee
14	Doe meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dat is de enige intelligente en toekomstbestendige oplossing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
15	Voor het ontwerp-tracébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
16	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
17	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00808	1 Als bewoner van Utrecht probeer ik in lijn met de visie van de gemeente al zoveel mogelijk alternatieven te gebruiken voor de auto om onze mooie stad en omgeving	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee

	leefbaar te houden. Ook mijn kinderen leer ik zoveel mogelijk met de fiets en ov te reizen. De leefbaarheid in heel Nederland en met name in de randstad is ook niet houdbaar als we meer wegen aanleggen waar meer auto's op zullen rijden. En dat is ook niet nodig met de huidige innovaties die op mobiliteit gaande zijn. Ik vrees dat na acht jaar forse mobiliteits- en leefbaarheids- overlast de tijd ons heeft ingehaald en we 1.2 miljard euro hebben uitgegeven aan een overbodig project. Een project wat meer tot stand gekomen is op basis van een visie op het verleden, dan een visie op de toekomst.		
2	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
3	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
4	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
5	De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
6	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
7	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
9	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraat en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.		
ZWE-00809	1	De A27 bij Amelisweerd staat nooit in de file top 50, de geplande verbreding is alleen gebaseerd op verouderde verkeersmodellen waaruit zou blijken dat er de toekomst problemen met de doorstroming op de snelwegen aan de oostkant van de stad Utrecht zouden ontstaan. Echter door de technologische ontwikkelingen (zoals zelfrijdende auto's) en de veranderde arbeidsmarkt (thuiswerken is en wordt vaker een recht van de werknemer, flexibele werktijden) zijn deze modellen achterhaald	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	Door de snelweg toch te verbreden zal een prachtig stuk natuurgebied onherstelbaar verwoest worden, er zal jarenlang overlast ontstaan op de A27, de aansluitende wegen en voor omwonenden en daarbij zullen er door de aantrekkende kracht van meer asfalt meer auto's aangetrokken worden, waardoor er meer uitstoot van schadelijke stoffen en meer geluidsoverlast ontstaat met alle gezondheidsrisico's vandien voor omwonenden. Met het diesel schandaal is gebleken dat ook nieuwe auto's lang niet zo schoon rijden als beweerd wordt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
	3	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	4	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
ZWE-00810	1	Op 10 mei 2016 is het Ontwerp Tracébesluit (OTB) en het milieueffectrapport (MER) A27/A12 Ring Utrecht ter visie gelegd. In deze brief geven wij u onze zienswijze op het OTB en MER als inwoners van de gemeente Utrecht, maar ook juist ook namens onderstaande fracties uit de Gemeenteraad van Utrecht, die gezamenlijk 35 van de 45 zetels – en daarmee een groot deel van de Utrechtse inwoners - vertegenwoordigen Het college van burgemeester en wethouders zal namens de gemeente Utrecht een zienswijze indienen. Wij hechten eraan om ook namens onderstaande fracties van de gemeenteraad van Utrecht een eigen zienswijze in te dienen om duidelijk te maken dat de weerstand tegen de verbreding van de A27 in Utrecht breed gedeeld wordt en niet loopt langs de lijnen van coalitie en oppositie. In Utrecht werken we hard aan een stad waarin het prettig is te wonen en te werken. Dat doen we door onder andere maatregelen te nemen om verkeer in goede banen te leiden, de lucht schoner te maken en voldoende groen te behouden in de stad. Voor een stad die wordt omgeven door drie grote snelwegen is dat geen gemakkelijke opgave en vereist dat stevige maatregelen. Het is voor ons dan ook frustrerend wanneer het Rijk maatregelen neemt als snelheidsverhogingen op de snelwegen en in dit geval, tot het verbreden van een snelweg. Een dergelijke maatregel gaat ten koste van natuur en luchtkwaliteit en zorgt voor extra geluidsoverlast, en doet daarmee een deel van onze inzet teniet.	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd.	Ja

		<p>Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	
2	<p>Nut en noodzaak niet bewezen</p> <p>In het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht, vastgesteld in 2010, is voor de uitbreiding van de A27 een voorkeur opgenomen voor het verbreden van de bak bij Amelisweerd (met in iedere rijrichting 7 rijstroken). Op basis van de meest recente toekomstscenario's zijn wij ervan overtuigd dat er geen verkeerskundige noodzaak is om het aantal rijstroken op de A27 uit te breiden naar 2x7 rijstroken. Ook niet na lezing van alle rapporten. Hiermee sluiten wij aan bij de conclusie van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse, de second opinion door het CPB en het onderzoek van TU-Delft, dat de kosten van de verbreding niet opwegen tegen de baten. Ook de recente publicatie Kansrijk Mobiliteitsbeleid van het CPB wijst in deze richting.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Bij de behandeling in de Tweede Kamer, het AO Mirt van juni 2014 zijn de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA), second opinion door het CPB aan de orde gekomen, met aandacht voor 2x6-binnen-de-bak en uitstel van het project. Na het debat is de voorkeursvariant ongewijzigd vastgesteld.</p> <p>Het Centraal Planbureau heeft in zijn second opinion aangegeven dat de MKBA goed is uitgevoerd, waardoor er een goede indruk ontstaat van het maatschappelijk rendement van het project Ring Utrecht en de robuustheid.</p> <p>Het onderzoek van TU-Delft betreft een bachelor scriptie van een student. Het betreft hier geen MKBA die op basis van actuele gegevens en volgens de daarvoor geldende leidraden en richtlijnen is opgesteld.</p> <p>Voor meer informatie over de reactie op de stukken, zie brief aan de Tweede Kamer inzake AO mirt d.d. 13 juni 2014 met kenmerk IENM/BSK-2014/125664.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Opgemerkt wordt dat te hanteren uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen met het NRM jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden steeds de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen.</p>	Ja

3	<p>Het wegontwerp met 2x7 rijstroken in de bak bij Amelisweerd en extra parallelbanen op de A12 is gebaseerd op de verkeersintensiteiten in het Global Economy (hierna GE) scenario van het toekomstscenario WLO-1 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In december 2015 heeft het PBL, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, nieuwe toekomstscenario's openbaar gemaakt: de zogenaamde WLO-2 scenario's Hoog en Laag. Het GE scenario komt overeen met een verwachte economische groei die pas in 2046 volgens het nieuwe WLO-2 scenario Hoog wordt bereikt. Als het gemiddelde van de nieuwe WLO-2 scenario's Hoog en Laag 2030 als uitgangspunt zou worden genomen, dan zijn er minder extra rijstroken nodig. Bovendien zou zelfs bij een de onrealistisch hoge groei een inrichting binnen de huidige bakconstructie mogelijk zijn van 2x6 rijstroken, met een verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km/u, waarbij het weven van verkeer veel minder problemen oplevert.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p>	Nee
4	<p>We wijzen hierbij ook op het feit dat minister Schultz de verwachting heeft uitgesproken dat binnen 20 jaar alle auto's op de Nederlandse wegen zelfrijdend zijn. Uit studies blijkt dat de filedruk met 30 procent afneemt als 10 procent van de automobilisten automatisch rijdt. Als de verwachting van de minister uitkomt, dan kan de ruim 1 miljard euro beter aan andere doeleinden worden besteed.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p>	Nee
5	<p>De extra rijstroken op de A27 hebben een grote verkeersaantrekkende werking. Zo neemt het verkeer op de A27 tussen Rijnsweerd en Lunetten met circa 70% toe ten opzichte van de verkeersintensiteit in 2014. Dit toont aan dat met de verbreding naar 2x7 rijstroken zoveel extra wegcapaciteit wordt geboden dat de A27 aantrekkelijk wordt voor verkeer dat nu een andere route neemt, en voor reizigers die nu nog met openbaar vervoer reizen. Dit geeft extra drukte op het stedelijk wegennet en past niet binnen het streven van de gemeente Utrecht om het autogebruik terug te dringen en gebruik van openbaar vervoer te stimuleren. Hoewel het recent aangenomen Utrechtse mobiliteitsplan (Slimme Routes, Slim regelen, Slim bestemmen) in haar berekeningen uitgaat van het doorgaan van de verbreding van de A27 en A12, zal de verwachte verkeersdruk in Utrecht afnemen wanneer de verbreding niet doorgaat en daarmee positief zijn voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p>	Ja
6	<p>Met 2x7 rijstroken op de A27 is sprake van overcapaciteit. De verkeersaantrekkende werking die hier vanuit gaat, heeft negatieve gevolgen voor het milieu, met name op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. De gemeente Utrecht neemt stevige maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze verbetering wordt met een keuze voor 2x7 rijstroken deels teniet gedaan door de hogere emissies van het extra verkeer op de snelweg. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid en is strijdig met de besteding van rijksgeld aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit waarin Rijk en lokale overheden de luchtkwaliteit willen verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuילend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telwerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p>	Ja

		<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet in 2030 ruim aan de Europese normen.</p> <p>Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma NSL. Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelenpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.</p>	
7	<p>Bewoners maken zich zorgen over de landschappelijke inpassing van de weg. Ze vrezen voor behoud van waardevolle cultuurlandschap rond de stad, en noemen de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten Kromme Rijn, landgoed Amelisweerd, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Limes.</p> <p>De fracties delen deze zorgen. Nieuwe Hollandse Waterline en Limes zijn genomineerd om UNESCO werelderfgoed te worden, maar er worden geen maatregelen voorgesteld om verstoringen door de eerdere aanleg van de snelweg te verbeteren. De recreatieve en cultuurhistorische betekenis van Amelisweerd voor de stad en de regio kan niet overschat worden. Na de aanleg van de A27 in de jaren '80 wordt Amelisweerd opnieuw geraakt door een wegverbreding. In de stad bestaat grote weerstand tegen een nieuwe aantasting van deze waardevolle landgoederen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p> <p>De cultuurhistorische waarde van het gebied (inclusief Amelisweerd en Kromme Rijn) is beschouwd in het deelrapport Archeologie en Cultuurhistorie.</p>	Nee
8	<p>Natuur</p> <p>De wegverbreding gaat ten koste van een grote hoeveelheid groen. Het gaat om groen dat deel uitmaakt van de hoofdgroenstructuur van de gemeente, vooral ten westen van de A27, en de ecologische hoofdstructuur van de provincie, met name ten oosten van de A27. Bewoners vinden het niet rechtvaardig dat er veel minder bos wordt gecompenseerd dan (zelfs wettelijk) verplicht is. Onderstaande fracties zijn het daar mee eens. In het kader van de boswet dient in totaal 32,7 hectare bos gecompenseerd te worden. Hiervan wordt iets meer dan 7 hectare terug geplant binnen het plangebied van de ring Utrecht, waarvan een groot deel op het perceel van de voormalige stadskwekerij aan de Nieuwe Houtenseweg.</p> <p>De overige hectares die gecompenseerd moeten worden, worden nieuw aangeplant buiten het plangebied. De kwantiteit en kwaliteit van de stedelijke groenstructuur neemt hierdoor af. In Maarschalkerweerd verdwijnt een lange strook groen die onderdeel uitmaakt van de stedelijke groenstructuur. In de berekening van de compensatie-opgave is bovendien geen rekening gehouden met de compensatie van struiken en vlakgroen</p>	<p>Inspreker stelt dat slechts iets meer dan 7 hectare bos in het kader van de Boswetcompensatie wordt terug geplant binnen het plangebied van de Ring Utrecht. Dit is niet correct; de verwarring zit hem in de definitie van herplant en compensatie. Volgens de deelrapporten bij het ontwerp tracébesluit werd binnen het plangebied ruim 7 hectare bomen/bos (houtopstand) herplant (dat betekent terug geplant op exact de locatie waar de kap heeft plaatsgevonden) en daarnaast nog eens 38 hectare bomen/bos gecompenseerd, eveneens binnen het plangebied.</p> <p>Door de wijzigingen tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit zijn deze getallen veranderd doordat er vanwege de optimalisaties minder gekapt hoeft te worden. De nieuwe cijfers zijn te vinden in de Nota van Wijziging 2020 behorende bij het tracébesluit.</p> <p>Onder de Wet natuurbescherming vallen alle houtopstanden, dus ook struiken en vlakgroen, voor zover dit uit inheemse houtige opgaande begroeiing bestaat. Alle houtopstanden zijn in de berekening van de compensatie meegenomen.</p> <p>In de Wet natuurbescherming zijn geen bepalingen opgenomen ten aanzien van de compensatie van 'vlakgroen'. Ook de Algemene Plaatselijke Verordening van Utrecht 2014 vermeldt geen regels en bepalingen ten aanzien van het verwijderen van vlakgroen en de compensatie hiervan. In Artikel 4:6 Begripsbepalingen wordt geen definitie gegeven van vlakgroen.</p>	Ja

		Voor het kappen/verwijderen van groen zal, voor zover dat valt onder de Algemene Plaatselijke Verordening van Utrecht 2014, vergunning worden aangevraagd. Herplant en compensatie van groen zal plaatsvinden op basis van de voorschriften en beperkingen die in de vergunning zullen zijn opgenomen.	
9	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>Uit het deelrapport luchtonderzoek blijkt dat na uitvoering van het project wordt voldaan aan de grenswaarden uit de wet Milieubeheer. In het rapport zijn de concentraties berekend voor 2030.</p> <p>Wij wijzen erop dat de luchtkwaliteit moet worden berekend voor het jaar van openstelling, dat eerder voorzien is dan 2030. Nadat de minister het Ontwerp Tracébesluit in maart heeft getekend, zijn nieuwe Grootchalige achtergrondconcentraties en emissiefactoren gepubliceerd. Deze zijn hoger, en daarmee minder gunstig voor de luchtkwaliteit. De berekende concentraties geven daardoor een te rooskleurig beeld. De emissies nemen in de plansituatie toe met 3,9% – 7,8% ten opzichte van de autonome situatie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie https://www.luchtmeetnet.nl/</p> <p>Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op https://www.nsl-monitoring.nl.</p> <p>Het effect van het project is berekend voor het jaar 2030 omdat dit het eerstvolgende Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) jaar is na realisatie. Direct na realisatie wordt de capaciteit van de verbrede weg nog niet geheel benut. Dit gebeurt pas na een aantal jaren. Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma NSL. Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Elk jaar vindt een monitoring van het NSL plaats waaronder een nieuwe doorrekening van groeicijfers van verkeer en de nieuwe achtergrondconcentraties en emissiefactoren. Ook direct na realisatie van het project vindt monitoring plaats inclusief project. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen.</p> <p>Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.</p>	Ja
10	<p>Bouwhinder en risico's</p> <p>Als gevolg van congestie op de snelwegen tijdens de werkzaamheden, zal de verkeersdruk op het onderliggend wegennet toenemen. De aandacht in het MER gaat voornamelijk uit naar het beperken van hinder voor automobilisten. Voor de bewoners en werknemers van de regio Utrecht is het beperken van hinder voor langzaam verkeer van groot belang. Door een toename van verkeer op het onderliggend wegennet komt de leefbaarheid verder onder druk te staan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
ZWE-00811	<p>1</p> <p>Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
	<p>2</p> <p>Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee

	700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.		
3	Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppen, en het leefklimaat daar verslechteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
4	Voor het ontwerptractébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
5	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
6	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
7	De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
8	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
9	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde	Ja

	geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	
11	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Nee
12	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluisverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
13	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
14	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
15	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp-tracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
16	De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee

		opzichte van de heel geringe tijdwinst voor passerend automobilisten. Het alternatief, OV en fiets, biedt daarvoor soelaas.		
	17	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee
ZWE-00812	1	Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het door u vastgestelde Ontwerp Tracébesluit (OT8) en het bijbehorende Milieu Effect Rapport (MER) voor de door uw ministerie voorgenomen verbreding van de Ring Utrecht, waaronder de A27 tussen Bilthoven en het Houten en delen van de A28 en de A12. Gezien de impact vinden wij het van wezenlijk belang om onze reactie aan u kenbaar te maken op de voorgenomen verbreding. Samenwerking Uiteraard hebben wij als diverse overheden ieder onze eigen rollen en bijbehorende verantwoordelijkheden. Als lokale overheid staan wij in dit soort grootschalige trajecten ook voor de belangen van onze inwoners en begrijpen wij de bezwaren van de bewoners direct langs het te verbreden tracé. Zij worden in de toekomst geconfronteerd met een bredere snelweg met alle daarbij horende invloeden en hebben, mede door het langdurige proces, jaren in onzekerheid geleefd over welke maatregelen er genomen gaan worden en wanneer. Om deze reden zijn wij genooddacht een aantal aandachtspunten van de verbreding bij u onder de aandacht brengen.	Hartelijk dank voor uw zienswijze en prettige samenwerking met uw gemeente bij de totstandkoming van het tracébesluit. Rijkswaterstaat hoopt dat in het vervolg deze prettige samenwerking kan worden voortgezet waarbij uiteraard alle begrip is dat u opkomt voor de belangen van uw inwoners.	Nee
	2	Binnen diverse geledingen van de maatschappij is discussie over het nut en noodzaak van het project. Zekerheden voor in de toekomst kunnen wij geen van allen bieden en moeten het hierbij doen met de prognoses die het Centraal Planbureau (CPB) ons biedt. Het CPB en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) hebben in december 2015 nieuwe groeiscenario's tot 2030 en 2050 gepubliceerd. Op basis daarvan hebben beide planbureaus recent nieuwe aanbevelingen gedaan voor een kansrijk mobiliteitsbeleid. Ook vanuit de provincie Utrecht is gewezen op de technisch innovatieve mogelijkheden	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambtiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest	Ja

	<p>om de risico's en uitdagingen van het project Ring Utrecht A27/A12 om te buigen in kansen, die aansluiten bij de profilering van de Utrechtse regio als 'slim, gezond en groen'. Onze gemeente is niet voor niets samen met Rijk en regio medeondertekenaar van de Citydeal "Healthy Urban Living". Wij verzoeken u dan ook om de verkeerskundige en economische onderbouwing van het OTB van 14 maart 2016 te toetsen aan de meest actuele onderzoeksresultaten en groeiscenario's en de uitkomsten van deze toetsing mee te nemen in het definitieve tracé-besluit.</p>	<p>recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020.</p> <p>In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p>	
3	<p>Afgezien van deze discussies zien wij de noodzaak voor de onthechting van het netwerk tussen de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten. Niet alleen leidt de huidige situatie tot vertraging op het hoofdnetwerk, maar eveneens tot drukte en verkeersonveilige situaties op de lokale wegen die door onze lopen. Door het realiseren van het project dient het hoofdwegennet beter te worden benut en het onderliggende wegennet te worden ontlast. Wij gaan dan ook uit van vermindering van de hoeveelheid sluipverkeer door onze kernen, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot.</p>	<p>Uit het deelrapport verkeer bij het OTB valt op te maken dat realisatie van het project Ring Utrecht leidt tot een halvering van de vertraging op de Ring. Voor het doorgaande verkeer is hiermee geen aanleiding (meer) om uit te wijken naar het onderliggend wegennet. De kans op sluipverkeer door bebouwde kommen neemt af. Uit de berekeningen blijkt voorts dat het project Ring Utrecht leidt tot afname van het gemotoriseerd autoverkeer op het onderliggend wegennet en tot een betere doorstroming op het onderliggend wegennet. Dit komt de leefbaarheid en de verkeersveiligheid ten goede.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De aanvullende berekeningen leiden tot dezelfde conclusies.</p>	Ja
4	<p>Ontsluiting USP</p> <p>Toch constateren wij op basis van het deelrapport Verkeer dat bij de aansluiting Bilthoven (richting Utrecht) vertraging optreedt op de A27 door invoegend verkeer. Niet duidelijk is hoe groot deze vertraging exact is, noch de mate waarin het verkeer terugslaat op de N234. De maatregelen uit het TB A27/A1 lijken hiermee onvoldoende effect te sorteren. Eveneens kan dit negatieve effecten hebben op de Soestdijkseweg door Bilthoven en De Bilt als gevolg van sluipverkeer. In diverse beleidsplannen, op zowel landelijk, regionaal als lokaal niveau, wordt deze verbinding met station Bilthoven aangewezen als belangrijke OV-ontsluiting ten behoeve van het Utrecht Science Park. Verslechtering van doorstroming op deze as, door vertraging bij de aansluiting Bilthoven, achten wij dan ook onwenselijk. Wij verzoeken u dan ook om deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Dat houdt niet in dat er geheel filevrij gereden kan worden. In het deelrapport Verkeer is te zien dat er op de Ring Utrecht enkele knelpunten overblijven waaronder nabij de aansluiting Bilthoven.</p> <p>Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat er sprake is van vertraging in de ochtendspits op de A27 in zuidelijke richting en dat de kans op terugslag op de N234 en N417 reëel is. Binnen de scope van het project is hier geen oplossing voor. Er is overleg gaande met de provincie Utrecht en de gemeente De Bilt om dit punt nader te bekijken, waarbij nog een afweging moet worden gemaakt tussen verkeerskundige en landschappelijke belangen.</p> <p>Het genoemde knelpunt treedt lokaal op. Verder stroomafwaarts op de A27 richting knooppunt Rijnsweerd kan het verkeer nagenoeg congestionvrij afgewikkeld worden. Het risico op sluipverkeer dat vanuit bijvoorbeeld Soest door Bilthoven/De Bilt rijdt naar de A28/A27 richting Breda/Arnhem/Den Haag is daarom laag. Uit berekeningen met het NRM model in het kader van het OTB blijkt ook dat de intensiteit op de Soestdijkseweg Zuid ten zuiden van de Holle Bilt in noord zuid richting bijna 8% daalt. In de zuid noord richting is daling beduidend kleiner namelijk 1%.</p> <p>In de - aanvullende - oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen ten opzichte van het OTB plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. In grote lijnen is het projecteffect gelijk gebleven.</p>	Ja
5	<p>In het verlengde ervan vragen wij aandacht omtrent de ontsluiting van het USP vanuit De Bilt. Hiervoor zijn twee punten van groot belang:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Op basis van de verkeersstudies is het wenselijk om aanpassingen te doen aan het profiel van de Universiteitsweg. Naar onze mening zijn deze aanpassingen te kleinschalig en dragen onvoldoende bij aan een robuuste verbinding die past in het beeld van de weggebruiker en het landschap. Wij verzoeken u dan ook om deze verbinding, die eveneens een vaste uitwijkroute is, op te nemen in de projectscope voor het Tracébesluit, dan wel het doorstromingsplan. Hiermee willen wij gezamenlijk met u en de Provincie Utrecht onderzoek doen naar de robuustheid en inpassing van deze cruciale schakel voor De Bilt en Zeist. 	<p>In uw zienswijze stelt u dat de capaciteit van de Universiteitsweg (N412) te laag is en dat de voorziene aanpassingen in het kader van het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage niet toereikend zijn. U vraagt Rijkswaterstaat daarom de Universiteitsweg op te nemen in de projectscope van het project Ring Utrecht. Aangenomen dat u het gedeelte tussen de N237 en de aansluiting A28 bedoelt, is het opnemen van de Universiteitsweg in de projectscope van het project Ring Utrecht niet mogelijk. Dat is in het kader van de studie onderliggend wegennet die onderdeel is van het Deelrapport Verkeer voor het project Ring Utrecht, waaraan onder andere de gemeente De Bilt en de Provincie Utrecht hebben deelgenomen, zo besloten.</p>	Nee

		U stelt daarnaast voor om samen met de Provincie Utrecht onderzoek te gaan doen naar de robuustheid en inpassing van deze schakel. Uiteraard is Rijkswaterstaat bereid hieraan deel te nemen.	
6	Via uw beleid van de snelfietsroutes hebben wij de afgelopen jaren hard gewerkt aan de verbinding Bilthoven — Uithof. De opgevaardeerde infrastructuur wordt dagelijks door enkele duizenden fietsers gebruikt. Wij zijn dan ook van mening dat gedurende de realisatie de verbinding via het Uppsalapad in stand moet worden gehouden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder). Het belang van de Uppsalatunnel wordt door Rijkswaterstaat onderschreven. Het zo veel mogelijk in stand houden van een goede en veilige fietsverbinding door de Uppsalatunnel is dan ook de insteek. Dit wordt meegenomen in het vervolgproces van de contractvoorbereiding (contract Noord) bij het opstellen van de contracteisen, ook i.r.t. het beoogde werkterrein ter plaatse, en het gunningscriterium verkeershinder en de MinderHinder-aanpak. De intensieve samenwerking in bijvoorbeeld de MinderHinder-aanpak met de gemeente De Bilt en de andere wegbeheerders wordt voortgezet. In het navolgende en wordt in algemene zin verder ingegaan op hoe dit wordt meegenomen in het vervolgproces.	Ja
7	De oostzijde van Utrecht wordt gekenmerkt door de hoge gebiedskwaliteiten. Zowel de landschappelijke als de woon- en leefkwaliteiten zijn van een hoog niveau. Mede met het oog op de doelen van de door u opgestelde Omgevingswet vinden wij het noodzakelijk verder te gaan dan deze minimale kwaliteitseisen en een echte integrale uitwerking na te streven. Naar onze mening sluit het projectdoel van de Ring Utrecht ten aanzien van de omgevingskwaliteit hier goed op aan. Toch zien wij op enkele punten dat de integraliteit van de uitwerking verbeterd moet worden. Landschapspian Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en het Utrecht Science Park. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen het karakter van de omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Wij zijn dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg en de landschappelijke karakteristiek en het agrarisch gebruik geen geweld aan te doen. Indien dit leidt tot een tekort aan compensatie zijn wij van mening dat dit elders, desnoods buiten het directe plangebied, moet worden gecompenseerd. Hiermee dient de kwaliteit van het gebied boven de kwantiteit van de compensatieopgave te worden gesteld. Wij vinden dat ook geleerd kan worden van ervaringen en resultaten bij reeds uitgevoerde projecten. Naar onze mening biedt knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Wij benadrukken dan ook het belang om deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapspian en het Esthetisch Programma van Eisen.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze is nader onderzoek verricht naar de inpassing van de weg in de omgeving van de aansluiting De Uithof, en is het plan aangepast zodat dit beter aansluit bij de landschappelijke en cultuurhistorische waarden en het gebruik van de gronden. Dit is nader toegelicht in de Nota van Wijziging 2020. Met betrekking tot 'Liniepark Rijnsweerd': het tracébesluit maakt dit niet onmogelijk. Realisatie van het Liniepark is echter vooral afhankelijk van medewerking van de gemeente Utrecht en de Uithof.	Ja
8	Ecologie. De wildtunnel Wildsche Hoek onder de A-28 ter hoogte van het landgoed Oostbroek is van groot belang voor de Ecologische Hoofdstructuur, ook wel Natuurnetwerk Nederland. De wildtunnel vormt samen met die onder de N412 een cruciale schakel in de aanwezige ecologische verbinding. Wij constateren dat het ecoduct aan de zuidzijde aanzienlijk wordt verbreed. Onvoldoende duidelijk is wat de effecten daarvan zijn op het	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen	Ja

	<p>functioneren van deze wildtunnel. Wij verzoeken u dan ook de ecologische effecten van de beoogde verbreding op het functioneren van dit ecoduct te onderzoeken, evenals ook mogelijke alternatieven voor de verbreding ter plaatse. Mocht de verbreding noodzakelijk blijken dan dient er ten tijde van uitvoering verstoring van de ecologische verbinding zoveel mogelijk te worden voorkomen. Ook zou moeten worden bezien hoe mogelijk negatieve effecten van de verbreding dan kunnen worden gemitigeerd, zij het dat daar in het 'Mitigatie- en Compensatieplan' al wel een aantal voorstellen over worden gedaan (zie ook Maatregel 2N4).</p> <p>Eveneens vragen wij aandacht voor de hinder van het bouwterrein nabij de ecologische verbindingroute onder de N 412. Niet alleen kan dit hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie van het gebied. Wij zijn dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p>	<p>realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Dat geldt ook voor het werkterrein in de oksel van de A28 en de N412 (Universiteitsweg). Hierdoor wordt de ecologische verbinding onder de N412 ontzien en blijft de verbinding gedurende de werkzaamheden in stand. Het resultaat van deze aanpassingen is op de tracébesluit-tekeningen verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020.</p> <p>In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein. Daarbij wordt ook gekeken hoe de ecologische verbinding van de Wildsche Hoek via de onderdoorgang N412 en verder parallel aan de A28 zo optimaal mogelijk kan blijven functioneren. Dit ook in relatie tot de beoogde inrichting in het kader van het nieuwe compensatieplan.</p> <p>De wegverbreding heeft als zodanig geen invloed op het functioneren van de Wildsche Hoek als faunaverbinding vanwege de grote omvang van de ecopassage. De verhouding tussen de vrije ruimte onder het viaduct en de lengte van de onderdoorgang blijft ruim voldoende.</p> <p>Onderstaand wordt nog in algemene zin toegelicht hoe wordt omgegaan met het aspect hinder van de werkzaamheden inclusief werkterreinen.</p>	
9	<p>Verhouding hoogte geluidsscherm — afstand snelweg</p> <p>Zoals reeds eerder gesteld is een integrale afweging van groot belang bij het treffen van maatregelen voor de omgeving. Eén van de onderdelen waar wij deze integrale afweging missen betreffen woningen die nu al letterlijk in de schaduw van de snelweg staan. Bewoners worden geconfronteerd met een snelweg die nog dichterbij komt te liggen en geluidsschermen die verhoogd worden. Deze veranderingen hebben soms zeer ingrijpende gevolgen voor de leefomgeving van mensen. Verminderd uitzicht, beperking zonuren, waardedaling woning, etc.</p> <p>Ten tijde van het (O)TB A27/A1 hebben wij reeds aandacht gevraagd voor enkele van deze situaties. Dit hebben wij eveneens gedaan ten tijde van de voorkeursvariant Ring Utrecht, Wij constateren dat deze situaties zich niet alleen in onze gemeente voordoen, maar ook daarbuiten. Wij vragen u dan ook een integraal afwegingskader te gaan opstellen dat als handvat kan dienen bij toekomstige projecten. Via de Bestuurlijke Stuurgroep streven wij ernaar om u hiervoor een aanzet te doen.</p>	<p>Met de regiopartijen wordt onderzocht in hoeverre aanvullende maatregelen nodig zijn voor woningen die zich op korte afstand van geluidschermen bevinden. Dit betreft extra maatregelen, die niet wettelijk verplicht zijn. Eventuele afspraken hierover zullen opgenomen worden in de bestuursvereenkomst tussen rijk en regio.</p> <p>Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Dat kan ook het geval zijn, wanneer de overheid handelt binnen de aan haar toegekende taken en bevoegdheden. De overheid handelt dan rechtmatig, dus volledig volgens de regels, maar veroorzaakt toch schade. Voorbeelden van schade die mensen kunnen lijden door rechtmatig handelen van of namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat zijn tijdelijke afsluitingen van de weg waaraan een bedrijf ligt, afname van het woongenot of waardedaling van een woning als gevolg van de aanleg van infrastructuur.</p> <p>Op grond van artikel 22 van de Tracéwet kunnen burgers, bedrijven en organisaties na het onherroepelijk worden van het tracébesluit een claim indienen bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Hier vindt de beoordeling op basis van de geldende regels plaats of het nadeel van rechtmatig overheidshandelen wordt vergoed. Uitgangspunt is dat het nadeel in principe voor rekening van de betreffende burger, bedrijf of organisatie blijft vanwege het normaal maatschappelijk risico. Het kan zijn dat de schade zo bijzonder of zo groot is, dat van die regel moet worden afgeweken. In dat geval kunnen burgers, bedrijven of organisaties voor meestal gedeeltelijke compensatie van het nadeel in aanmerking komen. Meer informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie is te vinden op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > onder de zoekterm 'nadeelcompensatie'.</p>	Ja
10	<p>Optimale geluidwerende voorzieningen zijn essentieel</p> <p>In het Ontwerp Tracébesluit en MER is op basis van uitgevoerde akoestische onderzoeken een aantal geluidwerende maatregelen voorgesteld, in aanvulling op de toepassing van dubbellaags ZOAB. Wij zijn van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor de leefomgeving voor onze inwoners. Wij vinden het dan ook logisch dat er op een groot aantal plekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Hierbij merken wij wel het volgende op: WLO scenario's</p> <p>In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's</p>	<p>In het tracébesluit zijn dezelfde verkeersgegevens gehanteerd als in het ontwerp-tracébesluit. Aangezien de omvang van de geluidbeperkende maatregelen onder andere gebaseerd is op deze verkeersgegevens, zal de omvang van het maatregelenpakket in het tracébesluit niet minder zijn dan het maatregelenpakket dat is opgenomen in het ontwerp-tracébesluit.</p>	Ja

	<p>uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM 2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidswerende voorzieningen. Naar onze mening dient de omgeving maximaal beschermd te worden. Wij gaan er dan ook vanuit dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.</p>		
11	<p>Integrale benadering</p> <p>Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de omgeving. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders is deze gevoeligheid des te groter. In onze reactie op het TE A27/A1 hebben wij hier reeds aandacht voor gevraagd en samen met Bestuurlijke Stuurgroep Ring Utrecht is een aanpak voor de gevoeligheidsanalyse aangenomen. Ondanks dat deze gevoeligheidsanalyse niet is opgenomen in het OTB hebben wij hier wel reeds kennis van kunnen nemen. Het stemt ons tevreden dat er geen aanvullende maatregelen nodig zijn indien het project in één keer uitgevoerd zou worden onder één van de wetgevende regimes. Wij zijn van mening dat hiermee voldoende resultaat binnen de bestaande wetgeving voor de leefomgeving is bereikt.</p>	<p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al afgeronde tracébesluit A27/A1. In het ontwerp-tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door u en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door u en de Omgevingsdienst Regio Utrecht onderschreven.</p>	Nee
12	<p>In het geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. Met name voor deze laatste achten wij het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen effectiever.</p> <p>Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TE A27/A1 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter. Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TE A27/A1, ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen deze maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd krijgen wij signalen over het spoorweglawaai, dat met name 's nachts voor overlast zorgt. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. Wij zijn dan ook van mening dat de omgevingskwaliteit en leefbaarheid toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven. Wij verzoeken u dan ook om in breed verband met ons, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu, te werken aan de uitvoering van de gedane voorstellen.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten. Op deze locatie is ProRail bezig met het opstellen van een saneringsplan in het kader van MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) Spoor, waarin onderzocht of de geluidbelasting t.g.v. spoorwegverkeer met doelmatige maatregelen kan worden verlaagd. Dit saneringsplan is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 is echter wel meegenomen in het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Meer informatie over de bovenwettelijke maatregelen vindt u op: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht</p>	Ja
13	<p>In bijlage 2 van het OTS zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Wij zijn van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen. Eveneens verzoeken wij u speciale aandacht te schenken aan vormgeving van het</p>	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bilthoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidsschermen langs dit wegvak zijn uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal;</p>	Ja

	<p>scherm Groenekan-West. Door de projectknip A27/A1 en Ring Utrecht mag hier geen afwijkend beeld ontstaan in de vormgeving. Het Esthetisch Programma van Eisen dient hierin te voorzien.</p>	<p>aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd; ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken. Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen. De vormgeving van de geluidschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p> <p>In het ontwerp-tracébesluit is de vormgeving van de nieuw te plaatsen geluidschermen bij Groenekan onvoldoende expliciet beschreven. In de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit zal de uitvoering van de geluidschermen expliciet worden beschreven.</p>	
14	<p>Het is goed dat er geluidswerende maatregelen genomen worden. Echter door de verbreding van de snelwegen ontstaat bij de diverse viaducten een aanzienlijk klankkasteffect. Alleen bij het viaduct bij de Utrechtseweg te De Bilt worden er geluidabsorberende maatregelen genomen aan de onderzijde en de zijkant van het viaduct. Deze maatregelen zouden indien technisch mogelijk ook moeten gelden bij de andere viaducten.</p>	<p>Het klankkast-effect zoals beschreven in het ontwerp-tracébesluit is een specifiek effect voor de onderdoorgang van de Utrechtseweg. Deze wordt veroorzaakt door de vormgeving van dit viaduct (de boogvormen aan de onderkant van dit viaduct). Deze vormgeving komt niet voor bij de andere viaducten. Daarom zijn de maatregelen die toegepast worden bij de onderdoorgang van de Utrechtseweg ook specifiek voor deze locatie en niet van toepassing op andere locaties.</p>	Nee
15	<p>Een duurzame verbreding is in ieders belang Naar onze mening dient elk project duurzaam te worden ingepast. Deze duurzame inpassing kent naar onze mening een brede interpretatie die wij hieronder per thema toelichten. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vinden wij ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Wij gaan er dan ook van uit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p>	<p>Onderdeel van het maatregelenpakket van het kabinet voor de stikstofproblematiek is een verlaging van de landelijke maximumsnelheid. Met ingang van 16 maart 2020 is de maximumsnelheid op autosnelwegen overdag 100 km/u.</p>	Ja
16	<p>Tegelijkertijd heeft u ons als regio € 15 miljoen bovenwettelijke middelen toegezegd. Als regio hebben wij te kennen gegeven dit bedrag eerst te willen inzetten voor geluidwerende voorzieningen. Alleen als er budget over blijft, na het samenstellen van een definitief pakket van geluidmaatregelen, kan dit worden benut ten behoeve van fietsvoorzieningen. Over het proces hiernaar toe zijn wij zeer tevreden. Wij verzoeken u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Na het onherroepelijk worden van het tracébesluit zal een ambtshalve wijziging van de geluidproductieplafonds plaatsvinden waardoor deze worden verlaagd zodat de positieve effecten van het bovenwettelijk maatregelenpakket voor de regio is geborgd. Uw opmerking over het proces en uw inbreng als gemeente wordt zeer gewaardeerd. Uw gemeente is nauw betrokken bij de samenstelling van het bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>	Ja
17	<p>Externe Veiligheid Wij vragen uw aandacht voor de plasbrandaandachtsgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor (beschermende) maatregelen worden getroffen. Het is aan burger niet uit te leggen dat deze wel bescherming geniet voor het plaatsgebonden risico, maar dat er geen bescherming plaatsvindt tegen een plasbrand. Terwijl juist de plasbrand uitgaat van het effect en niet van een risico. Wij achten dit een onwenselijke situatie en vragen u maatregelen te treffen bij de woningen die in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen. Wij kunnen ons goed voorstellen dat dat in dit geval geen bouwkundige maatregelen aan de woningen zijn</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone.</p>	Nee

	<p>zoals genoemd in de regeling Bouwbesluit, maar dat in de overdracht maatregelen worden getroffen (zoals een opstaande rand) die verspreiding van een brandende plas vloeistoffen beperken of voorkomen. Een en ander op basis van gelijkwaardigheid en kosteneffectiviteit zodat er een gewogen proces plaatsvindt.</p>	<p>Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dicht bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.</p> <p>Uit aanwezige calamiteitenplannen blijkt dat de bestrijdbaarheid van plasbranden afhankelijk is van met name de bereikbaarheid van het incident. Een goede bereikbaarheid van de weg kan het schade-effect reduceren. De veiligheidsregio Utrecht (VRU) heeft in een overleg met Rijkswaterstaat aangegeven, dat de wegaanpassing van het project Ring Utrecht geen belemmering vormt voor de aanrijdroutes van de hulpdiensten. Bij de nadere uitwerking van de calamiteitenplannen (tijdens en na de realisatiefase) wordt de bereikbaarheid in overleg met de hulpdiensten verder meegenomen. Extra fysieke maatregelen zijn niet nodig.</p>	
18	<p>In het luchtonderzoek wordt geconstateerd dat ten noordwesten van het knooppunt Rijnsweerd de luchtkwaliteit als gevolg van dit OTS verbetert. Dit is juridisch juist. Echter, binnen het onderzoek missen wij de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Wij verzoeken u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde milieu-effectrapportage-berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p> <p>Het project is tevens opgenomen in het landelijk Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL bestaat uit twee delen en is te beschouwen als een balans. Aan de ene kant de ruimtelijke projecten, waaronder ook infrastructurele projecten zoals de A27/A1 en aan de andere kant een pakket aan maatregelen dat ertoe leidt dat de lucht schoner wordt. De maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de Europese normen. Het effect van alle van belang zijnde infraprojecten zijn opgenomen in het NSL en worden zo gecumuleerd.</p>	Nee
19	<p>In het MMA is de ambitie geformuleerd dat de energie die nodig is om het wegsysteem te laten functioneren op een duurzame wijze wordt opgewekt, waarbij gekozen wordt voor zonne-energie. Naar onze mening is dit anno 2016 niet meer ambitieus genoeg. Het Rijk moet in de komende jaren, samen met lagere overheden, concreet invulling geven aan het Klimaatakkoord. Recent, in uw brief aan de Tweede Kamer van 5 juni JI, maakte u uw ambities bekend voor de toepassing van duurzame innovaties in de infrastructuur. Zo geeft u aan "dat de infrastructuur in beheer bij Rijkswaterstaat - wegen, vaarwegen en waterkeringen, sluizen en bruggen - in 2030 volledig energieneutraal draaien". Rijkswaterstaat gaat met inzet van zijn netwerken en areaal bijdragen aan de winning van duurzame energie en het gebruik van duurzame brandstof stimuleren. Ook gaat de beheerder van de Nederlandse infrastructuur innovaties aanjagen via de contracten met marktpartijen." Ook de gemeente De Bilt draagt bij aan de nationale invulling van het klimaatakkoord. De gemeente streeft naar een volledig energieneutrale gemeente in 2030. Duurzame energieopwekking op het eigen grondgebied van de gemeente is hierbij onontkoombaar. Als bijdrage aan het klimaatakkoord kan het Rijk samen met de gemeente De Bilt via het voorliggend tracébesluit een belangrijke waardevolle bijdrage leveren aan de verduurzaming van de nationale infrastructuur en van de gemeente De Bilt door het strategisch inzetten van de beschikbare gronden rond</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p> <p>De werkgroep, waaraan de Gemeente De Bilt deelgenomen heeft, heeft geen locaties voor zonnepanelen aangewezen in de buurt van gemeente De Bilt.</p>	Nee

		de snelweg A27. Door hier duurzame energievoorzieningen te creëren, bijvoorbeeld in de vorm van zonnepanelen, worden diverse voordelen behaald op het gebied van klimaat, landschap, ruimtelijke efficiëntie en financiën. Wij pleiten ervoor om gezamenlijk met maatschappelijke partners nadere invulling aan te geven aan de gedeelde nationale en gemeentelijke ambities m.b.t. energieneutraliteit in 2030.		
	20	<p>Realisatie met zo min mogelijk overlast</p> <p>Onze ervaring is dat tijdens de uitvoeringsfase projecten echt gaan leven en de omgeving soms (te zwaar) belast wordt. Zeker gezien de lange realisatieduur van de Ring Utrecht is het beperken van de omgevingshinder van groot belang voor de omgeving voor zowel bewoners, ondernemers als natuur. Wij zijn dan ook tevreden over de gezamenlijke inspanning ten behoeve van het Doorstromingsplan om zo de omgevingshinder op de aanliggende wegen te beperken.</p> <p>Het nu vooraf stellen van teveel kaders ten behoeve van de realisatie beperkt de technische creativiteit van de markt. Wel zijn wij van mening dat bij de aanbesteding zeer nadrukkelijk aandacht moet worden besteed aan de omgevingshinder, zowel de direct als indirect, binnen de gunningscriteria.</p>	<p>In de aanbesteding wordt veel aandacht besteed aan het voorkomen van omgevingshinder gedurende de realisatie.</p> <p>In de beantwoording van zienswijzepunt 8 is reeds toegelicht op welke wijze dit wordt meegenomen in het vervolgproces.</p>	Nee
	21	<p>Communicatie</p> <p>Communicatie is en wordt een steeds belangrijker onderdeel van het planproces. Over het algemeen zijn wij positief over de doorlopen processen. Het behouden van de menselijke maat blijft een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de plannen richting het Tracébesluit. Alleen hiermee kan worden aangesloten op de beleving van de omgeving.</p>	<p>Deze aanbeveling zal worden meegenomen in de nog komende communicatie rondom realisatie en uitvoering</p>	Nee
	22	<p>De samenwerking in de voorbereiding van het Ontwerp Tracébesluit is naar onze mening in goed overleg gelopen. Wij vertrouwen erop dat u de hierboven geformuleerde opmerkingen verder meeneemt in het proces en de daadwerkelijke wegverbreding. Graag zetten wij de samenwerking voort gedurende de verdere uitwerking en realisatie van de voorgenomen verbreding.</p>	<p>Het is verheugend dat u constateert dat de samenwerking goed is verlopen. Dit woord van waardering is wederzijds en de wens tot verdere samenwerking in de vervolgfases van het project wordt gedeeld.</p>	Nee
ZWE-00813	1	<p>De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.</p>	<p>De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.</p>	Nee
	2	<p>RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).</p>	Nee
	3	<p>Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichter bij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten.</p> <p>Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.</p>	Nee

4	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
5	Het risico van scheuren van de folie moet afgewenteld worden op de gebruikers van het snelwegennet: jaren lang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunettenen Rijnsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
6	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
7	De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
8	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
9	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. In haar advies van juli 2019 geeft de Commissie aan dat het geactualiseerde MER over de beoogde bouwmethode helder is opgebouwd en voor veel onderwerpen gedetailleerde informatie bevat. De Commissie m.e.r. vindt dat het aangevulde rapport goed laat zien waarom de minister kiest voor de bouwmethode met een schermwand in de ondergrond en terugpompen van grondwater in de bodem. Op die manier kan het grondwaterpeil goed onder controle blijven. Met het 'hand aan de kraan'-principe wordt de verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd beperkt en worden negatieve effecten op bomen en vegetaties voorkomen. De uitvoeringsrisico's van de ondergrondse schermwand worden met verschillende maatregelen beheersbaar geacht.	Ja

		<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie.</p> <p>In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	
11	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerpracébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
12	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
13	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	<p>De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager.</p> <p>Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.</p>	Nee
14	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
15	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
16	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.		
	17	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
ZWE-00814	1	De EU voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 strenger worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	2	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraat en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	De bereikbaarheid van de regio moet nodig verbeterd worden, en gelukkig is dit ook mogelijk! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk voluit in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een andere: de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak is tot mislukken gedoemd. Sterker nog, het resultaat zal zijn doel totaal voorbijschieten. Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nog minder toegankelijk, en verzieken daar het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	4	In het ontwerp tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	5	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	6	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerp draagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
	7	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke	Ja

		<p>verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	
8	<p>De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
9	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>	Ja
10	<p>Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.</p>	Nee
11	<p>Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
12	<p>Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).</p>	Nee
13	<p>De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
ZWE-00815	<p>1 De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Nee

	<p>zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.</p>		
2	<p>Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/. Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
3	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af.</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>	Ja
4	<p>De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p>	Ja
5	<p>Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee

	niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.		
6	De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
7	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	Hoe dan ook, totdat overlast goed geregeld is is het OTB onaanvaardbaar. Wij zijn als bewoners van Lunetten zeer verontrust door het feit dat de Waterlinieweg als mogelijke omleidingsroute, of in ieder geval als sluiproute gebruikt gaat worden. Dit betekent dubbele overlast voor onze wijk.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).	Nee
9	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Ja
10	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. Uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
11	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja

	12	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraat en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	13	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	14	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	15	Als bewoner van de wijk Lunetten kan ik mij niet vinden in uw ontwerptraçébesluit. De werkzaamheden zullen zorgen voor jarenlange overlast in onze wijk. Hier geeft u niet voldoende antwoord op in uw besluit.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00816	1	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	3	Het geluidsscherm langs het volkstuijnencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuijn vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuijnencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	Ja
	4	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
	5	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee

7	De bereikbaarheid van de regio moet nodig verbeterd worden, en gelukkig is dit ook mogelijk ! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk voluit in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een geheel andere : de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak zal niet tot het gewenste resultaat leiden. Sterker nog, het resultaat zal zijn doel totaal voorbijschieten.Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nog minder toegankelijk, en verzieken daar het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
8	U berekent dat bij realistische groei de norm uit de nota mobiliteit bijna niet wordt overschreden indien u niet ingrijpt. De norm is 2 en zonder het project realiseert u 2,1. Als u het project uitvoert daalt dat tot 1,2. Dat is dus overkill. Bovendien betekent het dat de reistijd in de spits nog steeds langer is dan daarbuiten, dus dat u gewoon files houdt. Met veel minder ingrijpende maatregelen kunt u toch wel bereiken dat u vanuit 2,1 daalt tot naar 2. Verdere daling, tot 1,2, is totaal overbodig. Daarbij moet ik nog zeggen dat wat in de stukken een "realistische groei" heet waarschijnlijk zelfs nooit gerealiseerd gaat worden. Wie verwacht nog dat Nederland nog tientallen jaren kan blijven groeien?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
9	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
11	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
12	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

		regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.		
ZWE-00817	1	Mag ik verzoeken de argumenten van de Kracht van Utrecht mee te wegen? Deze organisatie heeft een goede analyse gemaakt van nut en noodzaak: zie http://krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/447-mkba-ring-utrecht-in-nieuwe-wlo-scenarios . U wilt toch niet beweren dat wij vanaf nu 100 jaar lang in hoge economische groei blijven, dat wij vanaf nu 100 jaar lang op fossiele brandstof blijven rijden, EN dat de Nederlandse maatschappij geen extra kosten te verduren krijgt omdat u jarenlang wegen moet afsluiten? Elk van deze beweringen is onrealistisch, maar als u dat voor minstens 1 ervan zou toegeven zou u direct besluiten het hele project te schrappen wegens ontbreken van rendement.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).	Nee
			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	
	2	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Ja
	3	Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
	4	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nòg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dàt zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	5	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.	Ja

		Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
6	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
7	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.	Nee
9	De EU voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 strenger worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
10	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
11	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vreezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
12	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00818	1 Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee

	uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.		
2	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
3	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
4	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
6	De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
7	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging	Nee
8	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
10	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee

ZWE-00819	1	De bereikbaarheid van de regio moet dringend verbeterd worden, en gelukkig is dit ook heel goed mogelijk! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een geheel andere: de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak zal niet tot het gewenste resultaat leiden. Sterker nog, het resultaat zal het tegenovergestelde zijn van het doel dat u beoogt. Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nog minder toegankelijk en verzieken daar het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	2	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>	Ja
	3	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
	4	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee

5	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
6	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
7	Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
8	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basisonderzoekgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
9	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
10	Uit alles blijkt, dat de veronderstellingen waarop deze gigantische wegoperatie van u stoelt, in de nabije toekomst niet meer houdbaar zullen zijn, en zelfs nu al hun geldigheid beginnen te verliezen. U gaat uit van een volle eeuw onafgebroken economische groei. Die hebben we nooit gehad, en niets wijst er op dat we die ooit zullen krijgen. (Trouwens: honderd jaar vooruitkijken?? Zullen we dat maar niet liever aan de science fiction-schrijvers overlaten?). U gaat ervan uit dat de mensen wel altijd dagelijks naar hun werk zullen blijven rijden. Ook dat zien we nu al, door meer thuiswerk en door flexibilisering, veranderen. U gaat ervanuit dat auto's altijd door mensen bestuurd zullen worden. Zelfs dat zal niet eeuwig duren. Zodra de besturing van auto's niet meer afhankelijk is van trage menselijke reflexen, zal de capaciteit van de bestaande wegen enorm toenemen. Met andere woorden: de ontwikkelingen die nu al aan de gang zijn konden er wel eens toe leiden dat er over enige tijd helemaal geen fileprobleem meer is. Wèl, als u deze operatie tegen beter weten in doorzet, een enorme, vieze hoeveelheid overbodig asfalt en heel veel volstrekt onnodige en veelal onomkeerbare schade aan het milieu.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
11	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
12	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluiptverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.		
13	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
14	De 'Duurzame weg': een glazen overkapping over de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd is nooit in stemming gebracht, maar wordt niet nader onderzocht. Dit is zeer nalatig en dient alsnog te gebeuren. Positieve uitkomst moet worden meegenomen in ontwerp.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
15	De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
16	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
17	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
18	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
19	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de	Nee

			typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.	
ZWE-00820	1	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Ja
	2	Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee
	3	Voor het ontwerp-tracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste opgevuld maar zij moeten worden voorbereid op toekomstige, strengere normen en in het TB moet u aangeven hoe u hier aan denkt te gaan voldoen. Ik denk aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. Het is niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	4	De bak door Amelisseweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	In het ontwerp-tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalsrisico's niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalsrisico's niet te vergroten.	Nee
	6	Volgens mij hebben al decennia geleden vele onderzoeken aangetoond, dat wegbreiding altijd tijdelijk helpt tegen files, maar dat er daarna een aanzuigende werking komt met dus een tegenovergesteld effect dan het beoogde. DOM dus, niet doen!! Uiteindelijk ben je met die Ringweg nog verder van huis, letterlijk en figuurlijk.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	7	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidsschermen.	Nee
	8	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

		lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.		
	9	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	10	Naar mijn oordeel zijn er belangrijke belangen over het hoofd gezien op het gebied van luchtkwaliteit, wat grote consequenties heeft voor de volksgezondheid. De Europese normen worden al op enkele plaatsen in Nederland overschreden en dreigen op een groot aantal plaatsen overschreden te worden. Bovendien zijn deze Europese normen dan wel voldoende aan de wettelijke eisen te voldoen, maar heeft dit nog steeds grote gevolgen voor de gezondheid: ze zijn bijvoorbeeld dubbel zo hoog als de normen die de WHO adviseert m.b.t. fijnstof. Nu kunt u natuurlijk zeggen dat als de Europese normen niet overschreden worden (wat al dreigt te gebeuren) er volgens de wet wordt gehandeld en alles in orde is, maar daarmee wordt eraan voorbij gegaan dat legaal en goed/ethisch niet altijd hetzelfde zijn. Ik wil u vragen te denken aan alle kinderen die astma zullen krijgen, aan degenen die met longkanker en COPD te maken zullen krijgen. Als u daar niet gevoelig voor bent, denk dan aan de kosten die deze ziekten met zich meebrengen en hoeveel het bespaart als al deze gezondheidsproblemen geen dure behandelingen vereisen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
	11	Daarnaast past het plan niet in een toekomstgerichte aanpak, en worden ook belangen van toekomstige generaties over het hoofd gezien. Op termijn moeten we minder auto gaan rijden, en zullen zelfrijdende auto's dichter op elkaar kunnen gaan rijden. Er zal in de toekomst dus veel asfalt dat er nu al licht overbodig worden. Het is zonde om zulke grote investeringen te doen die niet alleen weinig oplossen en veel schade doen, maar waarvan het product ook binnen afzienbare tijd overbodig zal zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	Nee
ZWE-00821	1	De bak door Amelisseweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Door de veranderingen in en bij Amelisseweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
	3	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisseweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja

		In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
4	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
5	RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).	Nee
6	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
7	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtverontreiniging ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat hoegenaamd niet renderen, dus u mag dit project niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouw machines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouw machines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
8	De natuur op land, in het water en in zee wordt nog steeds zwaar geteisterd door stikstof uit de landbouw, van het wegverkeer en in vergelijking hiermee een beetje van industrie en verwarming van woningen. Zo wordt de gevoelige natuur in de Veluwe, de duinen, veenmosrietlanden, beekdalen en hoogvenen vaak twee maal te zwaar belast dan ze aan kan en in delen van Nederland nog veel erger. Brandnetel, braam en gras overwoekeren daardoor alles wat kwetsbaar is en minder hard groeit waardoor de natuur steeds meer verarmt. De stikstofoxiden van het verkeer hebben daarin een belangrijk aandeel, ook de Ring om Utrecht. Ook in de steden is de lucht nog steeds te vuil. Ik maak ernstig bezwaar tegen de uitbreiding van het verkeer op de Ring maar ook daar naar toe, waardoor de stikstofdruk nog minder afneemt dan toch al het geval zou zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
9	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralings effect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
10	De landschapswal is nu een belangrijk geluidlek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging 2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	Ja

	11	Doe meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dat is de enige intelligente en toekomstbestendige oplossing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	12	Vorig jaar heeft de milieustrategie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar, belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meer asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2-uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	13	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
	14	De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen toenemen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch toenemen. Daarnaast is het ook zeer waarschijnlijk dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	15	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewerd).	Nee
	16	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
ZWE-00822	1	Aan de ene kant zijn de raadsleden van Utrecht vóór het weren van auto's in de stad. De milieuzone is een mooi voorbeeld van pure symboolpolitiek (waarvan in het buitenland al lang is aangetoond dat het niet aantoonbaar werkt.), naast de (voor een provinciale stad als Utrecht) buitensporig hoge parkeertarieven. Hypocriet is nu dat men iets buiten diezelfde binnenstad de verkeersstromen juist gaat stimuleren door meer wegen aan te leggen. Dit zal juist meer verkeer aantrekken, met alle gevolgen voor t milieu (mens, dier en plant in de omgeving) van dien. De verhoging van de uitstoot van fijnstof en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee

	stikstof zal de luchtkwaliteit doen verslechteren. Wat heeft het dan voor zin iets verderop auto's te weren? De gemeente Utrecht is hypocriet.		
2	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichtbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichtbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidsschermen.	Nee
3	Tijdens de werkzaamheden die jaren zullen duren, zal er veel extra verkeer via sluiptwegen gaan. De Sartreweg en Weg van de waterlinie zullen enorm druk worden. De geluidsoverlast en luch vervuiling moeten meegenomen worden in de afweging. De geluidsoverlast is al enorm op dit moment voor bewoners direct wonend aan deze wegen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
4	De Europese richtlijnen voor luchtvervuiling schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 door strengere normen worden vervangen. Het effect van het verkeer op de Ring Utrecht moet worden doorgerekend. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
5	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bereiken. De geluidsschermen moeten overal tenminste 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Bovendien moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Nee
6	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisseweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
7	De overlast gedurende de aanleg zal heel zwaar worden. Niet alleen door geluidsoverlast en stank, maar ook door sluiptverkeer, omdat de rijksweg deels wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Als het erop aankomt tellen voor u toch de euro's zwaarder, want dat u niet om de omgeving geeft blijkt wel uit het feit dat u vasthoudt aan dit onzalige plan. Totdat vermijden van overlast goed geregeld is is het OTB niet aanvaardbaar.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in	Ja

		Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
9	Onlangs hebben het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geconstateerd dat de aanleg van extra snelwegen in Nederland niet meer rendabel is. Dat geldt zeker voor dit project, dat door alle ingrepen in de leefomgeving van mens, dier en plant toch al extra duur is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
10	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
11	De limes worden in gevaar gebracht met dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
12	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
13	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
14	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
15	Extra verkeer over Weg van de Waterlinie en Sartreweg tijdens de jarenlange bouw. Voor mijn woning komt dus nog meer verkeer. Er is al genoeg overlast in de vorm van geluid (te hard rijden!) en onzichtbare uitstoot van fijnstof en stikstof etc.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).	Nee
16	Als de bouw afgerond is: meer geluidsoverlast te verwachten van de A27 (doen die schermen wat ze moeten doen?) Voorveldse polder wordt aangetast!	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00823	1 Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied met een hoge landschappelijke, ecologische en recreatieve waarde. Door de voorgestelde verbreding van het tracé door Amelisweerd wordt dit gebied onaanvaardbaar aangetast.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2 De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.		
3	De bak door Amelissewaard is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die niet geen tunnelwet is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
5	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Ja
6	Voor bewoners in de omgeving die schade aan hun huizen ondervinden, de onherstelbare schade aan het omliggende kwetsbare natuurgebied en voor de verkeersverbindingen rond Utrecht als de A27 voor zeer lange tijd zal zijn afgesloten. Een gedegen financieel-economische risicoanalyse voorafgaande aan het tracébesluit is dan ook tenminste geboden en geen overbodige luxe. De schade zou wel eens uit kunnen komen op vele miljarden euro's naast de onherstelbare ecologische schade.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
7	De aanpassingen aan het knooppunt Rijnsweerd zijn drastisch. Naast de verbreding is er ook sprake van een wegdeel op een hoogte van 12 meter met aan de zijde van woonwijk Rijnsweerd een geluidsscherm van slechts 2 meter ten opzichte van het wegdek dat ook nog wordt onderbroken. Hoe hoger de geluidsbron des te verder de draagwijdte van het geluid	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Ja
8	Onderbreking van een geluidsscherm heft door een geluidslek de werking fors af. Er wordt niet gemotiveerd waarom niet wordt gekozen voor een hoger en volledig naar de woonwijk gesloten scherm. Ik pleit voor een scherm van tenminste 4 meter hoogte. Nog liever pleit ik er voor om dit deel van de weg onder de grond aan te leggen en dit tenminste te onderzoeken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.2 tunnels).	Nee

	9	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	10	Veel van de maatregelen tegen geluidsoverlast langs het gehele tracé Ring Utrecht zouden nu al moeten worden getroffen. Door deze in te passen in dit ontwerpbesluit wordt de uitvoering hiervan jaren uitgesteld. In het licht van de gezondheidseffecten een ongewenste ontwikkeling. In de berekeningen wordt niet duidelijk gemaakt wat het verschil zou zijn tussen de autonome situatie inclusief uitvoering van deze maatregelen en de geluids- en uitstotingseffecten van het ontwerpbesluit. Dit zou een zuiverder beeld schetsen van de effecten van de verbreding van het tracé voor de geluids- en uitstotingsbelasting.	De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.	Nee
	11	Het ontwerpbesluit biedt onvoldoende oplossing voor de opgaven waarvoor we in de toekomst staan, namelijk het vergroten van de bereikbaarheid van werk, diensten en wonen. Het aanleggen van asfalt trekt nog meer autoverkeer blijkt uit onderzoek en ervaringen uit het verleden. Door meer te investeren in de infrastructuur voor trein, lightrail, tram, bus en fiets en vergroting van het netwerk, betere aansluitingen en hogere frequentie van deze voorzieningen worden goede alternatieven geboden. Ik zou bijvoorbeeld zelf graag kiezen voor reizen met de trein naar mijn werk als de verbinding niet bijna vier keer zo lang duurt dan reizen met de auto via de A27 en de A15 door het ontbreken van een treinverbinding tussen Utrecht, Gorinchem en Breda en de belabberde verbinding Utrecht, Zaltbommel en Drechtsteden	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
ZWE-00824	1	Drze uitbreiding is waanzin, kost te veel, niet alleen geld maar zoveel meer: genot van het groen genot van het buiten zijn vanuit de stad het gaat zoveel meer ergerissen en rust verstoren het gaat automobilisten uitnodigen om nog meer en harder te rijden wij moeten zuinig zijn op ons leefklimaat, dit plan vraagt veel en veel te veel! Onjuistheden: Het hele plan is onjuist, laten wij energie en geld stoppen in het ontwikkelen van zinvolle zaken die meehelpt deze wereld (te beginnen bij Utrecht) leefbaar te houden. te maken zodat ook onze kinderen kunnen verder leven in een wereld die de moete waard is (vrij van fijnstof/verkeersdrukke. Heb de moed om NEE te zeggen, neem de tijd om te bezinnen en vooruit te kijken, daar waar straks het file probleem vanzelf zal oplossen. Geraakt in belang: Genieten in mijn woonomgeving van een stukje groen. Iedere dag lopen wij een rondje Amelisweerd langs de kromme rij, O ZO MOOI! hoe moet dat nu straks? Dag bomen, dag bloemen. Iedere dag een opkikker van uit de stad.	De kwaliteit van het milieu-effectrapport (MER) en de onderzoeken die daarbij horen worden getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r.. Zij heeft in haar eindoordeel de informatie in het MER als 'zorgvuldig en van hoge kwaliteit' beoordeeld. Intrekken van het ontwerp-tracébesluit en de milieu-effectrapportage vanwege onvoldoende kwaliteit is daarmee niet aan de orde. Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).	Nee
ZWE-00825	1	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basisonderzoekgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja

2	Files kosten de mensen tijd. Natuurlijk willen we allemaal de ons toegemeten tijd zo aangenaam en nuttig mogelijk besteden, dus uw streven om dit reistijdsverlies zo veel mogelijk te beperken verdient absoluut bijval. Maar dan moeten natuurlijk wel de grootste knelpunten het eerst aangepakt worden. En dat is nu waar uw beleid tekort schiet. Want waar is dat reistijdverlies het grootst? Dat blijkt niet op de snelwegen te zijn; het verbreden daarvan heeft daardoor weinig effect. Nee, het grootste tijdverlies vindt plaats in of rond de stad. Nu is de ruimte in en om de steden beperkt, dus wegbreiding is daar toch al geen optie. Er is gelukkig een effectievere aanpak mogelijk: In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer-aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Park, binnenstad, etc). We moeten ook het fiets-verkeer sterk bevorderen. Er valt nog heel veel te verbeteren aan voorzieningen voor fietsers, en aan het OV-netwerk. En als we dat doen, zal het wegverkeer afnemen, en zullen de files verminderen, zonder dat we de wegcapaciteit hoeven te verhogen. Dat scheelt veel autoverkeer en dat is beter voor natuur, milieu, het klimaat – en dus ook voor de mens.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
3	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
4	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
6	Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).	Nee
7	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014! De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
8	Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee

		indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.		
	9	Het is erg vreemd dat de gemeente Utrecht middels het aannemen door de raad van het verkeersplan de wegen in de stad gaat versmallen terwijl een paar honderd meter verderop de overheid het omgekeerde doet en wegen gaat verbreden. Echt polderen is dit, totaal geen gemeenschappelijke visie. Onsamenshangend beleid. Schandelijk vind ik dat.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00826	1	Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppert, en het leefklimaat daar verslechteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	2	De verbreding van A27 zorgt echter niet voor betere bereikbaarheid voor alle mobilisten, maar slurpt een enorm budget op dat beter in (snel)fietsinfra en OV kan worden geïnvesteerd in de regio midden Nederland of daarbuiten. De verbrede weg zal extra verkeer aantrekken leert de ervaring keer op keer, waarmee al gauw de congestie op het oude niveau is. Veel inwoners van Utrecht (in de binnenstad minder dan de helft) bezitten niet eens een auto, maar draaien wel op voor de overlast en betalen mee aan deze onnodige verbreding.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
	3	Om tot een positieve MKBA te kunnen komen bent u er blijkbaar van uitgegaan dat de Nederlander nog 100 (honderd!) jaar lang accijns op benzine en diesel zal blijven betalen. Dan kunt u toch een heel stukje verder in de toekomst kijken dan ik! Het lijkt mij ook echt totaal niet te rijmen met alle nationale en internationale afspraken omtrent CO2 uitstoot.	Deze manier om met accijns om te gaan is standaard in de werkwijze van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Het is inherent aan het gebruik van prognoses dat aannames over de toekomst gemaakt worden. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	4	Dit moet bereikt worden door niet alleen schoner/zuiniger voertuigen maar ook door vermindering automobilititeit en investeren in duurzame mobiliteit zoals OV en (regionaal) fietsverkeer. Uiteraard zou snelheidsverlaging naar 80 km/u zeker ook bijdragen aan minder CO2-uitstoot (en minder schadelijke emissies luchtkwaliteit). Ook is bij de berekeningen uitgegaan van forse groei van automobilititeit, terwijl hierover (ook in nieuwe WLO scenario's) behoorlijk grote onzekerheden over zijn. Bijvoorbeeld over het effect van lager autobezit (groei autodelen) en het effect van zelfrijdende auto's en vrachtwagens waardoor de wegen sowieso beter benut kunnen worden (platooning, rijden in 'treintjes').	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuulende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	Ja
	5	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

6	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
7	Het omzagen van bomen in Amelisweerd zorgt voor minder CO2-vastlegging en verergering van het hitte-eiland-effect.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Nee
8	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
9	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
10	Qua luchtkwaliteit wordt teveel gefocused op huidige NSL, terwijl dit project zich richt op jaren na 2020 waarin ervan uit mag worden gegaan dat luchtkwaliteitsnormen verder worden aangescherpt in de richting van WHO. Opvullen 'tot aan de norm' is onwenselijk en onverstandig.	Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie https://www.luchtmeetnet.nl/ Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op https://www.nsl-monitoring.nl .	Ja
11	Adaptatie: door klimaatverandering is vaker sprake van extreem weer en wordt de waterhuishouding bij hevige buiten extra ingewikkeld. Nu gaan rommelen aan de bak zonder dat er zicht is op goede veilige oplossing van grondwater en wateropvang is gevaarlijk voor weggebruikers en zorgt bij extreme buien (die gaan toenemen) ook voor verminderde doorstroming of in het slechtste geval complete stremming in geval van de weg die regelmatig blank staat.	In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. In haar advies van juli 2019 geeft de Commissie aan dat het geactualiseerde MER over de beoogde bouwmethode helder is opgebouwd en voor veel onderwerpen gedetailleerde informatie bevat. De Commissie m.e.r. vindt dat het aangevulde rapport goed laat zien waarom de minister kiest voor de bouwmethode met een schermwand in de ondergrond en terugpompen van grondwater in de bodem. Op die manier kan het grondwaterpeil goed onder controle blijven. Met het 'hand aan de kraan'-principe wordt de verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd beperkt en worden negatieve effecten op bomen en vegetaties voorkomen. De uitvoeringsrisico's van de ondergrondse schermwand worden met verschillende maatregelen beheersbaar geacht.	Ja

			De huidige pompinstallatie voor de bak heeft dusdanig veel overcapaciteit dat dit ook in de nieuwe situatie ruimschoots voldoende is om ook bij de meest intensieve buien te voorkomen dat deze blank komt te staan. Daarnaast is voor werkzaamheden aan de folie rekening gehouden met de risico's die dat met zich meebrengt.	
	12	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	13	Beter zou de A27 niet verbreed worden en de snelheid verlaagd tot 80km/u, dit draagt bij aan meer veiligheid en minder schadelijke emissies zoals fijn stof (specifiek roet) en NOx; ook zou dan minder geluidsoverlast zijn dan wel zijn minder hoge schermen nodig. De verbreding zorgt voor extra gezondheidsschade bovenop de huidige gezondheidsschade door A27 (en ook A12, A28) van bewoners in Utrecht, Bunnik, De Bilt maar ook voor duizenden fietsforensen en recreanten die de A27 dagelijks oversteken via viaducten om de stad in of uit te komen zoals ondergetekende.	Als onderdeel van het maatregelenpakket van het kabinet om de stikstofproblematiek aan te pakken, is met ingang van 16 maart 2020 de toegestane maximumsnelheid op alle autosnelwegen overdag verlaagd naar 100 km/uur. Anders dan in het OTB, waar de maximumsnelheid op de A27 bij Groenekan ongewijzigd bleef (120 km/u), wordt in het TB 2020 dan ook uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 06:00 en 19:00 op dit traject. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
ZWE-00827	1	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	Ja
	2	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
	3	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee wordt de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor weer functioneel.	Ja

4	In het ontwerp tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
5	De bereikbaarheid van de regio moet dringend verbeterd worden, en gelukkig is dit ook heel goed mogelijk! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk voluit in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een geheel andere: de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak zal niet tot het gewenste resultaat leiden. Sterker nog, het resultaat zal zijn doel totaal voorbijschieten. Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nog minder toegankelijk en verzieken daar het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
6	Door de verbreding van de A27 zal de mobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerp snelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
7	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
8	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
9	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bereiken. De geluidsschermen moeten overal tenminste 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Bovendien moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgestelde maatregelen.	Ja
10	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.	Ja

	belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af.	De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	
11	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak	Ja
12	De 'Duurzame weg': een glazen overkapping over de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd is nooit in stemming gebracht, maar wordt niet nader onderzocht. Dit is zeer nalatig en dient alsnog te gebeuren. Positieve uitkomst moet worden meegenomen in ontwerp.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
13	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
14	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van	Ja

			Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
ZWE-00828	1	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>	Ja
	2	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
	3	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
	4	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake).</p> <p>De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan.</p> <p>Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.</p>	Nee

5	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaantvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
6	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
7	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
8	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste van een stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
10	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
11	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	De extra emissies worden gecompenseerd door NSL-maatregelen. De monitoringsrapportage 2015 NSL (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportage-e-nsl-2015-bijlage) stelt echter dat de daling voor fijnstof stagneert (blz3). De NEV 2015 (https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/41/nationale-energie-verkenning-2015), blz. 109 stelt dat ook na 2020 de daling duidelijk afneemt. Die geringe daling is vrijwel geheel te danken aan Euronormen voor (diesel)wegvoertuigen, oftewel roetfilters, terwijl de emissies door industrie en luchtvaart stijgen (blz. 7 Achtergronddocument Lucht,	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee

	http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-luchtverontreinigende-stoffen-in-de-nationale-energieverkenning-2015_2442.pdf). Of de luchtkwaliteitsnormen in de toekomst worden gehaald is dus geheel afhankelijk van succesvolle implementatie van deze techniek. Deze techniek moet de stijgende emissies van industrie, bouw, op- en overslag, huishoudens (door houtkachels, waar sinds kort subsidie op zit) en bandenslijtage allemaal compenseren. Het afbreukrisico is groot. Als het model uitgaat van vlotte implementatie van roetfilters en theoretische emissiefactoren zijn de totale daadwerkelijke emissies zwaar onderschat!		
13	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
14	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidsscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	Ja
15	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
16	De geluidsschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
17	Door de veranderingen in en bij Amelisseweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
18	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisseweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke	Ja

			<p>verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisseweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>	
	19	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00829	1	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
	2	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisseweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	Ja
	4	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	5	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	6	Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen) Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	7	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	8	Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
ZWE-00830	1	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenkenen getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	3	Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	Ja
	4	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	5	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee

ZWE-00831	1	<p>Gelieve af te zien van elke verbreding of andere aanpassingen waardoor het mogelijk wordt MEER verkeer langs Lunetten te leiden.</p>	<p>De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	Nee
	2	<p>Gezondheidsbelangen van de bewoners van Lunetten worden volstrekt onvoldoende meegewogen. Het betreft hier: Fysieke gezondheid ivm luchtvervuiling/fijnstof. Mentale gezondheid door de permanent aanhoudende geluidsoverlast</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Het project is opgenomen in het landelijk Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelenpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd. Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd.</p> <p>Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO. Zoals in bijlage 9e van het deelrapport Geluid - Specifiek is aangegeven zal de geluidbelasting bij uw woning met de geluidbeperkende maatregelen uit het project Ring Utrecht 48 dB gaan bedragen. Dit is 7 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Dit is een merkbare verbetering van uw geluidssituatie.</p>	Ja
	3	<p>Bewoners van Lunetten lijden altijd al onder de zeer slechte luchtkwaliteit en de 24 uur per dag aanhoudende geluidsoverlast van de snelwegen A27 en A12. De huidige situatie is al volstrekt ontoelaatbaar.</p> <p>Elke verbreding is onbespreekbaar. Als u de huidige situatie wilt verbeteren door de huidige banen dieper aan te leggen en de geluidswal heel veel hoger en dikker te maken, dan juichen we dat wel toe, maar verbreding of het mogelijk maken van meer verkeer heeft voor de bewoners van Lunetten enkel negatieve gevolgen voor de gezondheid.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de wijk Lunetten.</p> <p>(voor de beantwoording op het punt van luchtkwaliteit, zie bovenstaande)</p>	Ja
ZWE-00832	1	<p>En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.</p>	<p>De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden geïmplementeerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja
	2	<p>Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Nee

	in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!		
3	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp-tracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
4	De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
5	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerp-draagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
6	Mag ik verzoeken de argumenten van de Kracht van Utrecht mee te wegen? Deze organisatie heeft een goede analyse gemaakt van nut en noodzaak: zie http://krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/447-mkba-ring-utrecht-in-nieuwe-wlo-scenarios . U wilt toch niet beweren dat wij vanaf nu 100 jaar lang in hoge economische groei blijven, dat wij vanaf nu 100 jaar lang op fossiele brandstof blijven rijden, EN dat de Nederlandse maatschappij geen extra kosten te verduren krijgt omdat u jarenlang wegen moet afsluiten? Elk van deze beweringen is onrealistisch, maar als u dat voor minstens 1 ervan zou toegeven zou u direct besluiten het hele project te schrappen wegens ontbreken van rendement.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
7	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja

8	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
9	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen ipv. toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting daar. Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm met absorberend materiaal te bekleden.	Ja
10	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
11	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
12	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee

		groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu		
ZWE-00833	1	De A27 uitbreiden ten koste van schaars natuurgebied is absurd. Onjuistheden: Economisch gezien zijn er alleen verliezers. Nederland kan haar geld beter besteden. Over het hoofd gezien belang: Welzijn van de Utrechtse bevolking en de bevolking van omliggende dorpen. Geraakt in belang: Utrecht is een vredelievende stad. Er is door haar ligging echter veel verkeersdruk. En weinig groen. Amelisweerd is een prachtig stukje (stads)natuur. Het wordt zeer druk bezocht. Als je buiten de 'spits' tijden daar hardloopt vind je nog een stukje rust wat Utrecht zo ontbeert. Het feit dat het zo druk is in Amelisweerd geeft aan hoe broodnodig dit is voor het welzijn. Een ideale overheid gaat voor het welzijn van haar burgers	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
ZWE-00834	1	Als dagelijkse gebruiker van deze trajecten zijn de plannen een grote verbetering ten opzichte van de huidige situatie, de opmerkingen zijn slechts bedoeld om het ontwerp nog te verbeteren, de doorstroming te bevorderen en tegelijk belastinggeld te besparen. Mijn reactie betreft 2 onderstaande onderwerpen:	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	de maximumsnelheid op de parallelbanen blijft 80km, ondanks dat dit voor 2005 100km was en het beleid van de minister erop gericht is om de 80km zones zo veel mogelijk af te schaffen. De doorstroming is nu al soms problematisch vanwege de turbulentie. Dit versterkt door de trajectcontrole, de korte tussenruimtes door de lage snelheid en de beperkte inhaal mogelijkheden (zonder boete) maken een hogere snelheid hier wenselijk bij 3 rijstroken.	Het is juist dat de vele rijbaanwisselingen tot turbulentie leiden. Er is geen bewijs dat dit verergert door de trajectcontrole. Uit onderzoek is gebleken dat de effecten op de doorstroming van het verkeer tussen 80 km/h en 100 km/h op de parallelrijbanen marginaal zijn (zie Deelrapport Verkeer, paragraaf 4.2.3). Het tracébesluit handhaaft de 80 km/uur op de parallelbaan. Daarmee voldoet de parallelbaan aan zowel de streefwaarde voor doorstroming als de omgevingseisen. In de - aanvullende - oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen ten opzichte van het OTB plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn zijn meegenomen in de modelberekeningen. Ook is de landelijke snelheidsverlaging naar maximaal 100 km/uur op autosnelwegen hierin meegenomen. Gezien deze landelijke snelheidsverlaging door de minister van I&W is een <i>verhoging</i> van de maximum snelheid op de parallelrijbanen van de A12 nu al helemaal niet aan de orde.	Ja
	3	de VRI ten westen van knooppunt Rijnsweerd is overbodig, hierdoor is een forse besparing te realiseren samen met een betere doorstroming. 2 van de 4 relaties zijn ook op andere manieren mogelijk, door deze weg te laten kan er 1 compleet kunstwerk komen te vervallen en een ander veel minder breed uitgevoerd worden. Ook wordt de verbinding met de Waterlinieweg vloeiend en kan de weefstrook tussen Veemarkt en Rijnsweerd langer worden (deze is nu in het huidige ontwerp erg (te?) kort) Beide punten heb ik nader toegelicht in het bijgevoegde document, samen met schetsontwerpen en een mogelijk alternatieve oplossing. Mocht er toch voor gekozen worden de VRI in de huidige vorm te handhaven, dan kunnen in ieder geval de 2 overbodige verbindingen (en de bijbehorende opstelstroken) komen te vervallen. Door de relaties A27-noord > Waterlinieweg en Waterlinieweg > A28 vloeiend buiten de VRI om te leiden kan het aantal fases binnen de VRI worden teruggebracht en de doorstroming worden verbeterd.	De verkeersregelinstallatie (VRI) in het knooppunt Rijnsweerd is noodzakelijk gebleken om aan de eis te voldoen, dat vanaf het zogeheten "stadspootje" van de A28 (het gedeelte ten westen van het knooppunt Rijnsweerd), alle bestemmingen via het hoofdwegennet te bereiken zijn, en dat er een duidelijke functiescheiding wordt gerealiseerd tussen het "stadspootje" van de A28 en de rest van het hoofdwegennet. Op basis van uw schetsontwerp blijft het gedeelte van de A28 ten westen van knooppunt Rijnsweerd deel uitmaken van het hoofdwegennet, en wordt dus niet voldaan aan de eis. Vanuit het oogpunt van robuust netwerk is ervoor gekozen om alle richtingen op het VRI kruispunt mogelijk te maken. Een tweetal richtingen op het kruispunt zijn in een reguliere situatie verkeerskundig overbodig, zoals u dat terecht heeft opgemerkt. Het verkeer op deze richtingen (vanuit De Uithof/Amersfoort richting Breda/Arnhem/Den Haag en vanuit Hilversum richting De Uithof/Amersfoort) dient namelijk gebruik te maken van de verbindingbogen in het knooppunt Rijnsweerd, en zal middels de bewegwijzering ook zo worden gestuurd. In situaties waarbij bovengenoemde verbindingbogen niet beschikbaar zijn (bijvoorbeeld bij onderhoud), kan dan een deel van het verkeer via het VRI kruispunt afgewikkeld worden.	Nee
ZWE-00835	1	Participant heeft geen reden om aan te nemen dat er onjuistheden in het ontwerp-tracébesluit of in de andere documenten staan.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.	Ja

		<p>Over het hoofd gezien belang: Participant is tevreden als er voldoende maatregelen worden genomen tegen de toename van fijnstof en licht. Participant ziet graag dat het extra geplande geluidsscherm er komt. Dit scherm is gepland aan de Voordorpsedijk, tussen de afslagen 30 en 31 aan de oostkant. Er is nu gepland dat de geluidsschermen op dat gedeelte verlengd en verhoogd worden. Dit is een bovenwettelijke maatregel. Participant is bezorgd dat dit misschien toch niet doorgaat omdat er geen budget voor zou zijn. Participant wil na realisatie dat er een meting gedaan wordt om te zien of het geluid daadwerkelijk onder de 61 decibel blijft. Als blijkt dat het geluid toch meer is dan 61 decibel, dan ziet participant graag dat er extra maatregelen worden getroffen zoals het aanbrengen van geluidswering aan de huizen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Extra maatregelen zijn niet nodig.</p> <p>Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname na realisatie vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door Europese maatregelen. De Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.</p> <p>Voor deze locatie is een bovenwettelijke geluidmaatregel voorzien. In het bovenwettelijk maatregelenpakket zijn aanvullende maatregelen opgenomen om de geluidbelasting te verlagen, maar het maakt geen onderdeel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Op de website van de provincie kunt u het totale bovenwettelijk maatregelenpakket inzien, zie https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht.</p> <p>De genoemde geluidbelasting van 61 dB is de geluidbelasting met het project Ring Utrecht die op basis van de verkeersprognose in 2036 is bepaald. Deze waarde kan alleen door middel van berekeningen worden bepaald.</p> <p>Aangezien bij uw woning met de geluidbeperkende maatregelen niet kan worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit een onderzoek worden uitgevoerd naar de geluidbelasting in uw woning. Als niet aan de wettelijke normen kan worden voldaan, worden maatregelen aan uw woning overwogen om de isolatie te verbeteren.</p>	
	2	<p>Participant moet een stuk land afstaan van 540 vierkante meter. Dit land heeft participant nodig om schapen op te houden en voor mestverwerking. Participant hoopt dat daar een oplossing voor komt, zoals een goede financiële vergoeding voor het verlies van de grond. Door het verlies van de grond kan participant minder schapen houden. Dit betekent dat participant structureel minder inkomsten heeft.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>In het geval van aankoop van grond wordt bekeken of de eigenaar in aanmerking komt voor schadeloosstelling. De schadeloosstelling betreft een totale schadeloosstelling gebaseerd op de Ontheffingswet en de hierop gevormde jurisprudentie. Eén van de basisregels van de Ontheffingswet is dat de inkomens- en vermogenspositie van de indiener voor en na de ingreep gelijk dient te blijven.</p>	Nee
ZWE-00836	1	<p>Participant geeft aan dat er een stuk geluidsscherm ontbreekt tussen de Utrechtseweg en de Voordorpsedijk aan de oostzijde van de A27 terwijl aan de westzijde wel een scherm staat (en wordt verhoogd). Het probleem is dat door het verbreden van de A27 meer verkeer te verwachten is en dus ook meer geluid. Dan ontstaat het een probleem dat het scherm aan de westkant als een klankkast gaat werken richting gemeente de Bilt ofwel het scherm weerkaatst het geluid richting de Bilt. Participant vraagt of er alsnog een scherm kan worden geplaatst aan de Oostzijde om dit effect te verminderen.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Voordorpsedijk.</p> <p>De nieuw te plaatsen (niet-transparante) geluidschermen in het project Ring Utrecht zullen in het deel ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord absorberend worden uitgevoerd, waarbij in situaties waar aan beide zijden van de weg schermen staan materiaal wordt toegepast met een hogere absorptie. Uit aanvullend onderzoek door TNO, zie bijlage 1k van de Oplegnotitie Geluid, is gebleken dat met deze uitvoering van de schermen het gereflecteerde geluid de woningen aan de overzijde niet of nauwelijks bereikt.</p> <p>Op de delen waar de schermen transparant worden uitgevoerd, aan weerszijden van de A12 vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, kan geen absorberend materiaal worden toegepast. Deze schermen zullen worden uitgevoerd als zgn. zaagtandschermen met aan de onderzijde van het scherm een absorberend paneel en horizontale tussenstukken die het geluid absorberen. Uit aanvullend onderzoek door TNO, zie bijlage</p>	Ja

			<p>1k van de Oplegnotitie Geluid, is gebleken dat deze uitvoering niet leidt tot toenames van de geluidbelasting aan de overzijde.</p> <p>Bij de toetsing van de toekomstige situatie met het project Ring Utrecht is uitgegaan van geluidschermen die een groot deel van het geluid absorberen en dus beperkt het geluid reflecteren. De in het tracébesluit berekende geluidbelastingen zijn inclusief deze beperkte reflectiebijdrage vergeleken met de toetswaarden en op basis van die toetsing zijn de doelmatige geluidbeperkende maatregelen vastgesteld.</p> <p>Het effect van de geluidreflectie in de totale geluidbelasting is gering en kan door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen zoals een stiller wegdek ruimschoots worden gecompenseerd.</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9b van het 'Deelrapport geluid - Specifiek' van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Aan de oostzijde van A27 worden ter hoogte van de Utrechtseweg nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 5 meter geplaatst. Met deze maatregelen is de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht maximaal 48 dB. Dit is gelijk aan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus geen sprake van een toename van de geluidbelasting bij uw woning die wordt veroorzaakt door het project Ring Utrecht. Daarnaast wordt voldaan aan de wettelijke normen.</p>	
ZWE-00837	1	<p>Participant is tegen het verleggen van de sloot naast haar woning, deze ligt naast het talud aan de A27. Participant zou liever willen dat de situatie blijft zoals die nu is. Door damwanden te slaan kan de sloot behouden blijven. Voor het verleggen van de sloot moet een stuk van het land van participant worden onteigend. Daarnaast noemt participant de veiligheidsoverweging, als de sloot verdwijnt kan men via het talud het perceel op lopen.</p> <p>Over het hoofd gezien belang: Participant antwoordt ontkennend. De Rijksoverheid heeft zorgvuldig gehandeld en participant steeds goed op de hoogte gehouden.</p> <p>Geraakt in belang: ja, zoals hierboven beschreven onder 'iedereen kan reageren' dreigt participant grond kwijt te raken en speelt er een veiligheidsoverweging.</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de waterstructuur in het tracébesluit aangepast op de door u voorgestelde wijze. De sloot zal daarmee niet worden verlegd. Zie verder de Nota van Wijzigingen.</p>	Nee
ZWE-00838	1	<p>Onjuistheden: Participant ziet geen onjuistheden in de documenten. Er komen grote kantoorpanden in De Uithof met veel medewerkers, maar die staan niet ingetekend in de plannen. Er is nu al veel verkeersdruk en die neemt alleen maar toe. Participant staat soms uur vast in de parkeergarage. Er komt geen extra ontsluiting, dus ontstaat een verslechtering van de ontsluiting van De Uithof. Er zijn bredere en meer uitvalswegen nodig. Het terrein naast WKZ (Universiteitsweg) is gemeentegrond en valt buiten het project. Daar zou volgens participant meer ruimte voor ontsluiting moeten komen omdat daar nu al een bottleneck is en de verkeersdruk alleen maar zal toenemen. Openbaar vervoer is op het moment nog geen alternatief. Vanaf Driebergen is er geen openbaar vervoer naar de Uithof mogelijk. Participant wil om 07.00 uur op zijn werk arriveren met het openbaar vervoer, maar er is dan geen verbinding. In het ontwerp-tracébesluit en in de andere documenten is geen oplossing opgenomen voor de ontsluiting van de Uithof.</p> <p>Over het hoofd gezien belang: Ja, de ontsluiting van De Uithof. De huidige verkeersdruk is al groot en die zal met de uitvoering van de plannen alleen maar toenemen door toename van werkplekken.</p> <p>Geraakt in belang: De forenzentijd van participant zal enorm toenemen. Participant ziet op tegen de jarenlange overlast van afsluitingen van rijbanen en doorstroomtijd die toeneemt gedurende de realisatie van het project</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>De gemeente Utrecht is verantwoordelijk voor het verkeersbeleid op en de inrichting van Utrecht Science Parc (USP), waaronder de Uithof. Het beleid van de gemeente Utrecht is erop gericht om zoveel mogelijk bezoekers en gebruikers van het Utrecht Science Parc te verleiden om gebruik te maken van de fiets en/of openbaar vervoer.</p> <p>Het project Ring Utrecht draagt voor een groot deel bij aan een verbetering van de autobereikbaarheid van USP. Een groot deel van de huidige en toekomstige knelpunten op en nabij de Ring Utrecht (vooral in en rondom knooppunt Rijnsweerd) wordt immers aantoonbaar opgelost. Op de toegankelijkheid van Utrecht Science Parc voor auto's heeft het project Ring Utrecht, zoals hierboven al is aangegeven, geen invloed.</p>	Nee
ZWE-00839	1		<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Ja

		<p>Onjuistheden: Participant heeft geen reden om aan te nemen dat er onjuistheden in het ontwerp tracébesluit of in de andere documenten staan. Over het hoofd gezien belang: Participant is tevreden als er voldoende maatregelen worden genomen tegen de toename van fijnstof en licht. Participant ziet graag dat het extra geplande geluidsscherm er komt. Dit scherm is gepland aan de Voordorpsedijk, tussen de afslagen 30 en 31 aan de oostkant. Er is nu gepland dat de geluidsschermen op dat gedeelte verlengd en verhoogd worden. Dit is een bovenwettelijke maatregel. Participant is bezorgd dat dit misschien toch niet doorgaat omdat er geen budget voor zou zijn.</p>	<p>Voor deze locatie is een bovenwettelijke maatregel voorzien. In het bovenwettelijk maatregelenpakket zijn aanvullende maatregelen opgenomen om de geluidbelasting te verlagen, maar het maakt geen onderdeel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Op de website van de provincie kunt u het totale bovenwettelijk maatregelenpakket inzien, zie https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht.</p>	
	2	<p>Participant wil na realisatie dat er een meting gedaan wordt om te zien of het geluid daadwerkelijk onder de 61 decibel blijft. Als blijkt dat het geluid toch meer is dan 61 decibel, dan ziet participant graag dat er extra maatregelen worden getroffen zoals het aanbrengen van geluidswering aan de huizen.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>De genoemde geluidbelasting van 61 dB is de geluidbelasting met het project Ring Utrecht die op basis van de verkeersprognose in 2036 is bepaald. Deze waarde kan alleen door middel van berekeningen worden bepaald. Aangezien bij uw woning met de geluidbeperkende maatregelen niet kan worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit een onderzoek worden uitgevoerd naar de geluidbelasting in uw woning. Als niet aan de wettelijke normen kan worden voldaan, worden maatregelen aan uw woning overwogen om de isolatie te verbeteren.</p>	Ja
ZWE-00840	1	<p>Na het bestuderen van het door u aan ons aangeleverde (beeld)materiaal zijn wij erg geschrokken! Op uw luchtfoto is met ROOD een te volgen trace lijn geaccentueerd over ons clubgebouw (Kantine) en over de hele lengte van ons training & sport terrein. Elke centimeter op ons terrein is van essentieel belang en heeft een belangrijke functie voor het uit oefenen van onze taken. Wij hebben voor ProRail recentelijk al een behoorlijke aderlating gelaten en meer rek zit er niet in, daar is de gemeente ook van op de hoogte! wij hopen dat u de plannen wilt herzien, op deze manier is dit een totale doodsteek voor onze vereniging. Zoals boven omschreven en aangegeven, kunnen wij ons niet voorstellen dat het vernietigen van onze vereniging die op 1 februari 2019 ... 100 JAAR! bestaat als cadeau niet de koninklijke onderscheiding krijgt maar een complete ruïne! Deze plannen staan onze vereniging niet toe in de toekomst te verbeteren en uit te bouwen, wij zijn op deze manier genoodzaakt, een heel andere koers te varen dan wij voor ogen hadden. Over het hoofd gezien belang: Wij als vereniging hebben uiteraard grote maatschappelijke belangen in de buurt maar ook in de weide omgeving, maar ook economische belangen, tevens zijn wij een verlengstuk van verschillende instantie's op het gebied van beveiliging en trainingen van speur en werkhonden, en zoals gezegd al bijna 100 Jaar! wij werken nauw samen met verschillende partijen in de beveiliging en dan moet u niet alleen denken aan particulieren, maar ook aan bedrijven en instanties zoals politie, justitie en Defensie. Geraakt in belang: Wij kunnen onze taken niet meer naar behoren uitvoeren als u de plannen ongewijzigd voortzet, en raakt ons dan financieel, maar boven al emotioneel!!! Het bestaan en voortbestaan hangt af van u uitvoering van deze plannen! Deze plannen staan onze vereniging niet toe in de toekomst te verbeteren en uit te bouwen, wij zijn op deze manier genoodzaakt, een heel andere koers te varen dan wij voor ogen hadden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwshade en nadeelcompensatie.</p> <p>In de afgelopen periode hebben met u als eigenaar van de vereniging diverse overleggen plaatsgevonden. In de gesprekken is stilgestaan bij de impact van de plannen op uw vereniging, de noodzaak van het benodigde terrein voor de werkzaamheden en uw belangen die hiermee geschaad worden. In de gesprekken wordt gezocht naar een passende oplossing voor het voortbestaan van de vereniging. Dit overleg wordt voortgezet na vaststelling van tracébesluit.</p>	Nee

		Wij hopen dat u ons niet willens en wetens probeert te vernietigen en hopen gezamenlijk tot een maatschappelijk verantwoord compromis te komen!		
ZWE-00841	1	Over het algemeen ben ik zeer positief over het tracébesluit en vind ik het goed dat er direct rekening is gehouden met de omgeving, mede in de vorm van de gedeeltelijke kap over de A27. Ik steun het aantal banen in de verschillende rijrichtingen en zie het belang in van de ingreep. De voornaamste reden voor mij om een zienswijze is het gevoel dat anders negatieve geluiden de boventoon zullen voeren. Daarbij wil ik wel aangeven dat ik kritisch ben op de aansluiting vanaf de Waterlinieweg naar de A27 bij Rijnsweerd. Een oplossing met stoplichten zie ik als een inferieure oplossing. Daarnaast wil ik aangeven dat ik graag zou zien dat er met behoud van de voorziene verkeersintensiteit meegeacht wordt met de partijen die zich zorgen maken om het milieu/ de natuur in de omgeving van de snelwegen. Het belang van een stoplichtvrije kruising bij Rijnsweerd om te voorkomen dat er een knelpunt blijft.	Dank u voor de steun. Er is bij het door u genoemde kruispunt gekeken of er een rotonde mogelijk zou zijn om zo een verkeersregelinstallatie te vermijden. Dit bleek niet mogelijk, vanwege het extra ruimtebeslag van de rotonde en vanwege de te hoge intensiteit op de kruising. Daarom blijft er geen andere keuze over dan het kruispunt te reguleren via een verkeersregelinstallatie. In de nadere uitwerking zal goed gekeken worden hoe en op welke wijze deze installatie wordt vormgegeven zodat terugslag of onnodige wachttijden worden voorkomen; een stoplicht-vrije rechtsafer zou bijvoorbeeld een goede mogelijkheid zijn.	Nee
	2	Als dagelijks gebruiker van snelwegen in de omgeving zou een goede doorstroming goed zijn voor mij als weggebruiker. Als recreant in de omgeving raakt een verkeerde uitvoering mij in het genieten van de omgeving. Een goede uitvoering van de overkapping is dan ook zeker van belang voor mij.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).	Nee
ZWE-00842	1	In grote lijnen begrijp ik de wens om de ring rondom Utrecht te verbeteren. De huidige plannen zijn echter ongunstig voor de bewoners van Rijnsweerd en de kans wordt gemist om de Uithof beter bereikbaar te maken (zie onder)	Zie de beantwoording bij punt 2 tot en met 5.	Nee
	2	Een betere oplossing zou het zijn om ook het stuk tussen de uithof/Rijnsweerd te overkappen: het beperkt de overlast en er ontstaat dan extra ruimte voor het science park, voor sportvelden of bijvoorbeeld voor stadskassen die CO2 nodig hebben.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (glazen overkapping). Er zijn meerdere locaties voor overkappingen onderzocht op de A27 en de A28. De locatie tussen de aansluiting de Uithof en Rijnsweerd is geen goede locatie daar feitelijk de aansluiting de Uithof al het begin is van het knooppunt Rijnsweerd. De overkapping wordt daarmee te breed en daarmee niet effectief.	Ja
	3	Ik pretendeer niet dat ik de geluideffecten kan meten van de nieuwe situatie bij de kruising a28 en a27, maar kijkend naar de in het trace-besluit gegeven plaatjes, kan ik niet anders dan concluderen dat mede door de verhoging van de kruising, vanuit de noordwestelijke richting er meer geluid de wijk Rijnsweerd zal binnendringen. Op de plaatsjes staan juist ook nergens geluidsschermen rond het verhoogde klaverblad	Uit het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit is gebleken dat met maatregelenpakket uit het ontwerp-tracébesluit in de wijk Rijnsweerd kan worden voldaan aan de wettelijke normen. De geluidbelasting met het project Ring Utrecht (prognose 2036) is niet hoger dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.	Nee
	4	Ja absoluut. De huidige toerit van de uithof en het kantorenpark via de Archimedeslaan is nu tijdens spitsuren volledig overbelast. Het verkeer maakt bovendien een rare hoek: eerst Archimeslaan, dan een stukje waterlinie weg en dan de A28 op. Er wordt daarbij om de woonwijk Rijnsweerd heen gereden, met alle overlast van dien. De verbouw is een uitgelezen kans om vanaf de A27 een afslag/oprit te creëren naar de Uithof. gezien de ruimt is dat misschien alleen mogelijk in de rijbaan richting Hilversum, maar ook dat scheelt behoorlijk	In uw zienswijze geeft u terecht aan dat in de huidige situatie het verkeer in de avondspits moeizaam De Uithof/Utrecht Science Parc (USP) en het kantorenpark Rijnsweerd kan verlaten. Dat wordt deels veroorzaakt door de huidige congestie op het hoofdwegennet in en rond knooppunt Rijnsweerd. Na realisatie van het project Ring Utrecht zal de congestie op het hoofdwegennet in en rondom knooppunt Rijnsweerd nagenoeg verdwenen zijn. De aansluiting De Uithof/USP op de A28 krijgt meer capaciteit en zal daardoor beter gaan functioneren, waardoor het verkeer vanuit De Uithof/USP sneller en beter afgewikkeld zal worden. Uw suggestie om een extra aansluiting voor De Uithof/USP op de A27 te realiseren is helaas niet inpasbaar in het ontwerp, er is geen ruimte tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd voor een extra aansluiting.	Nee
	5	Een ander punt is dat het laatste deel van de A28 gaat worden aangepast. Als ik het goed begrijp komen er stoplichten. mede gezien de bovenstaande problemen met het verkeer van en naar de uithof, zullen die verkeerslichten leiden to files, extra luchtvervuiling en geluidsoverlast voor Rijnsweerd	Aan de voet van de afrit vanaf de A27 komen stoplichten. Deze situatie is opgenomen in de projectsituatie die qua effecten beoordeeld is in de milieu-effectrapportage Ring Utrecht.	Nee
	6		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

		Tenslotte er wordt gesproken over een bouwperiode van 8 jaar waarin er hinder zal zijn, Dat is voor de bewoners een onoverkomelijk lange periode. 8 jaar in lawaai. files, slechte bereikbaarheid. dat is vreselijk voor de bewoners.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).	
	7	Als bewoner van Rijnsweerd wordt ik (en mijn kinderen) direct geraakt door een toename van geluid, afname van de luchtkwaliteit en afname van de bereikbaarheid, al dan niet "tijdelijk" (8 jaar is niet echt meer tijdelijk).	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.	Ja
ZWE-00843	1	In het Landschapsplan deel 3, hoofdstuk 7.4 A27 Zuid wordt op tekening met label 2W14 een geel getekende strook langs de Kromme Rijn aangeduid. In de toelichting wordt dit label echter niet genoemd. Kunt u toelichten wat daar het plan is?	Met deze stook wordt een natuurvriendelijke oever langs de Kromme Rijn aangeduid. In het landschapsplan bij het tracébesluit is deze oever verschoven naar een nieuwe nevengeul van de Kromme Rijn meer stroomopwaarts. Dit is beschreven in de Nota van Wijziging 2020.	Ja
	2	Tevens ben ik benieuwd wat de blauwe stippellijn met pijleinden op de tekening voorstelt.	De blauwe stippellijn op pagina 124 van het Landschapsplan geeft een indicatieve ligging aan van een watergang aan die in de plaats zou kunnen komen van de watergang die in het ontwerp-tracébesluit direct aangrenzend aan de A27 is ingetekend. In het kader van het opstellen van het tracébesluit heeft hierover nadere afstemming met de gemeente Utrecht plaatsgevonden. Zie hiertoe ook de Nota van Wijziging 2020 en de kaarten in de Oplegnotitie Landschapsplan 2020.	Ja
	3	Tot slot een vraag over de passage: "69. Het fietspad evenwijdig aan de weg wordt verplaatst. In het verlengde van dit nieuwe fietspad komt een nieuwe verbinding over de Kromme Rijn met een brug (2L7)." Welk fietspad evenwijdig aan welke weg wordt verplaatst?	Bedoeld is de wandelbrug met fietsgoot langs de A27 over de Kromme Rijn, tussen de Weg naar Rhijnauwen en het Jaagpad. In de Nota van Wijziging 2020 is de formulering aangepast.	Ja
	4	Ik ben benieuwd naar de details van deze ontwikkelingen. Hoe kan ik deze details het beste verkrijgen ?	Voor nadere details over de aanpassingen in uw directe omgeving kunt u zich het beste rechtstreeks wenden tot Rijkswaterstaat.	Nee
ZWE-00844	1	Ik word geraakt in mijn belang (en dat van mijn gezin). Mijn woongenot (gezondheid) kan beter worden als er geen gaten zitten in het geluidsscherm van de A12. In de plannen is geen geluidsscherm opgenomen ter hoogte van de wijk waar ik woon, het zwarte woud in Lunetten. Twee bedrijfsgebouwen die daar staan vangen het geluid ipv een scherm op, maar dit is niet volledig. Blijkbaar is het voor RWS acceptabel dat de geluidsvoorziening voor een woonwijk een groot gat heeft. Dit is voor mij als bewoner, onacceptabel. Is het overigens wettelijk vastgelegd dat de gebouwen er altijd blijven staan. Je lost een geluidsprobleem op met een (privaatrechtelijk) gebouw. De eigenaar is niet verplicht het gebouw (in dit geval ook de geluidsvoorziening) in stand te houden. het is natuurlijk niet waarschijnlijk dat de gebouwen gesloopt worden (op korte termijn) maar je hebt daar als RWS ook geen zeggenschap over of invloed op. Zijn hier afspraken over gemaakt? Hoe kan RWS ons garanderen dat de geluidsvoorziening er altijd zal zijn. De hoge geluidsbelasting treft niet alleen specifiek mijn woning maar ook onze wijk, het zwarte woud. Doordat op bepaalde plekken de geluidsbelasting toeneemt, is er wél in de beleving maar ook daadwerkelijk minder woongenot in de wijk. Ook zal het gevolgen hebben voor de (economische) waarden van de woningen. Het groen tussen/bij de gebouwen zal verdwijnen, waardoor het gat in het geluidsscherm nog zichtbaarder wordt. De geluidsbelasting wordt minder erg als er geen gaten in de geluidsvoorziening zitten, niet alleen daadwerkelijk maar ook in de beleving.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud. Naar aanleiding van de opmerkingen van bezoekers op de informatieavonden en ingediende zienswijzen is de geluidssituatie bij het Zwarte Woud nader onderzocht. Hieruit is gebleken dat een geluidsscherm tussen de bedrijfsgebouwen doelmatig is, dit wordt in het tracébesluit opgenomen als maatregel. Zie voor meer informatie de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.	Nee

		<p>Geraakt in belang: Ik word geraakt in mijn belang (en dat van mijn gezin). Mijn woongenot (gezondheid) kan beter worden als er geen gaten zitten in het geluidsscherm van de A12. In de plannen is geen geluidsscherm opgenomen ter hoogte van de wijk waar ik woon, het zwarte woud in Lunetten. Twee bedrijfsgebouwen die daar staan vangen het geluid ipv een scherm op, maar dit is niet volledig. Blijkbaar is het voor RWS acceptabel dat de geluidsvoorziening voor een woonwijk een groot gat heeft. Dit is voor mij als bewoner, onacceptabel.</p> <p>De hoge geluidsbelasting treft niet alleen specifiek mijn woning maar ook onze wijk, het zwarte woud. Doordat op bepaalde plekken de geluidsbelasting toeneemt, is er zowel in de beleving maar ook daadwerkelijk minder woongenot in de wijk. Ook zal het gevolgen hebben voor de (economische) waarden van de woningen. Het groen tussen/bij de gebouwen zal verdwijnen, waardoor het gat in het geluidsscherm nog zichtbaarder wordt. De geluidsbelasting wordt minder erg als er geen gaten in de geluidsvoorziening zitten, niet alleen daadwerkelijk maar ook in de beleving.</p>		
ZWE-00845	1	Dit is een prachtig project, wat jammer dat het niet al dit jaar af is. Gezien de verwachte hoeveelheid negatieve reacties (blijkbaar ook van mijn eigen Gemeente) vind ik het belangrijk om een positief geluid te laten horen.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	Individuele mobiliteit moet aantrekkelijk blijven Lang niet iedere inwoner heeft de luxe om fatsoenlijk op de fiets/met het OV naar haar/zijn werk, hobbies etc. te kunnen reizen, door de meest uiteenlopende redenen. Met de komst van schonere auto's (bijv. elektroauto's) valt te verwachten dat de negatieve milieueffecten beperkt blijven. Ik verwacht ook dat zelfrijdende auto's de vraag naar individuele mobiliteit zullen laten groeien. Ondanks de te verwachten hogere efficiëntie ervan zal er voldoende wegenercapaciteit beschikbaar moeten zijn, deze ontstaat niet over nacht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	Nee
	3	Beleid van de Gemeente Utrecht De Gemeente Utrecht voert actief beleid om de doorstroming van auto's in de stad Utrecht te belemmeren om op deze manier de verkeersstromen naar de ring te verplaatsen. (Zie bijv. https://www.utrecht.nl/verkeersbeleid/projecten-infrastructuur/herinrichting-t-goylaan/veelgestelde-vragen ; "Door de smallere rijbanen is het verkeer geneigd om langzamer te rijden. Als gevolg van deze lagere snelheid wordt de route via de RING aantrekkelijker voor doorgaand verkeer. Onderzoek op basis van verkeerstellingen en berekeningen met een verkeersmodel laat zien dat de RING nog voldoende capaciteit heeft om dit autoverkeer op te vangen.") Echter laten de huidige dagelijkse files op de A12/A27 zien dat de stelling van de Gemeente onjuist is, dat er dus op dit moment al te weinig capaciteit beschikbaar is. Het huidige beleid zal dit probleem alleen maar verergeren.	Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambtiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.	Ja
	4	Gevaarlijke situaties op de A12 De huidige drukte op de parallelbaan (A 12 noordkant) zorgt nu al in de spits voor veel gevaarlijke situaties bij het in- en uitvoegen. Het beleid van de Gemeente (zie punt 2) zal deze situaties alleen maar verergeren. Van een extra rijstrook (met goede inrichting en bebording) valt te verwachten dat het aantal gevaarlijke situaties sterk wordt verminderd.	Door de extra rijstrook op de A12 kan het verkeer zich over meerdere rijstroken verdelen. Door deze extra ruimte kan het verkeer eenvoudiger van rijstrook wisselen wat gunstiger is voor doorstroming en veiligheid. De bewegwijzering en inrichting van de weg worden aangepast op deze extra rijstrook.	Nee
	5	Huidige geluidsoverlast in Utrecht Zuid(Oost) Met name vanaf de A12 "waait" op dit moment veel geluid Utrecht binnen. De komst van geluidsschermen is daarom alleen maar toe te juichen	Dank voor uw positieve reactie over de komst van de geluidsschermen.	Nee
ZWE-00846	1	De ring Utrecht is een belangrijk verkeersknooppunt. Deze uitbreiding is hard nodig. Liever nog vandaag dan morgen. Vooral door pakken. Als het sneller zou kunnen zou dat mooi zijn.	Versnelling van het project is niet aan de orde.	Nee

ZWE-00847	1	Bij de A28 ter hoogte van de aansluiting de Uithof worden bij de fietsbrug over de Bunninkseweg de pijlers vervangen. Als de pijlers middels heien in de grond worden gebracht, vreest participant gevaar van instorting van de boerderij.	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>In het contract worden eisen opgenomen om schade te voorkomen. Mocht er onverhoopt toch sprake zijn van schade aan de boerderij dan zijn de schaderegelingen van Rijkswaterstaat van toepassing.</p>	Ja
	2	Bij de afrit de Uithof aan de zuidzijde van de A28 mag het weggeluid niet reflecteren naar de woningen die gelegen zijn aan de Bunninkseweg. Participant ziet als oplossing het gebruik van absorberende materialen bij de geluidsschermen.	<p>Voor de uitvoering van de nieuw te plaatsen geluidsschermen ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord geldt het volgende: Alle schermen worden rechtopstaand geplaatst. De schermen tussen de aansluiting Papendorp en het Merwedekanaal worden transparant uitgevoerd. Om ongewenste toenames van de geluidbelasting te voorkomen, dienen deze schermen te worden uitgevoerd als een zgn. zaagtandconstructie, waarbij de onderste meter en de horizontale delen absorberend worden uitgevoerd. Het scherm tussen de bedrijfsgebouwen aan het Zwarte Woud wordt transparant uitgevoerd. Alle overige schermen worden niet-transparant uitgevoerd en voorzien van geluidabsorberend materiaal zoals aangegeven in bijlage 2 van het Tracébesluit 2020. Om de toepassing van zonnepanelen in of op de geluidsschermen niet onmogelijk te maken is het toegestaan om de geluidweerskaatsing ook op een andere manier te beperken, bijvoorbeeld door (delen van) de schermen onder een andere hellingshoek te plaatsen. Daarbij geldt als strikte randvoorwaarde voor de toepassing van zonnepanelen in de geluidsschermen dat de geluidbelasting die de betrokken geluidsgevoelige objecten vanwege de weg ondervinden niet hoger mag zijn dan de waarden die in het akoestisch onderzoek behorende bij het Tracébesluit 2020 zijn vermeld. De verbindingsweg van de A28-oost naar de A27-zuid (wegvak u) loopt vanaf de kruising met de A27 af om aan te sluiten op de A27. In verband met de visuele inpassing wordt tussen km. 0,400u en km. 0,730u de bovenkant van het scherm op één hoogte aangelegd. Dit betekent dat de hoogte ten opzichte van het wegdek aan de zuidzijde 6 meter bedraagt en aan de noordzijde 2 meter en heeft aan de uiteinde dan dezelfde hoogte als de aansluitende schermen. De vormgeving van de geluidsschermen is nader uitgewerkt in het Esthetisch programma van eisen, waar speciale aandacht is geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p>	Ja
	3	Tevens wenst participant een geluidsscherm aan de noordzijde van de A28 ter hoogte en langs de afrit Uithof ten behoeve van de woningen aan de Bunninkseweg 9 t/m 15. Geluidsoverlast is hinderlijk voor het wonen en werken op de erven van de boerderijen aan de Bunninkseweg.	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Bunninkseweg.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat het plaatsen van een geluidsschermen ten noorden van de A28 bij de noordelijke afrit van de aansluiting De Uithof niet doelmatig is.</p>	Ja
ZWE-00848	1	Ter hoogte van de A27 ten zuiden van de Utrechtseweg voor de bocht naar de A28 wordt het bestaande geluidsscherm verhoogd. Voor deze werkzaamheden wordt de beplanting langs de A27 verwijderd. Participant wenst dat de bomen weer teruggeplaatst worden. Herinplanting is beter voor het milieu en het is esthetisch gezien ook wenselijk. Daarnaast geven bomen minder onderhoudswerkzaamheden dan bijvoorbeeld gras.	In het landschapsplan is aangegeven dat aan de bewonerszijde van het scherm groene beplanting en bomen terug komen. Aan uw verzoek is derhalve voldaan.	Nee

ZWE-00849	1	De invoegstrook vanaf de A27 naar de A12 wordt omgelegd. Hiervoor wordt de bestaande groenstrook versmald. De natuurlijke geluidsbarrière wordt dan voor een groot gedeelte weggehaald. Participant is van mening dat hij meer geluidsoverlast krijgt en dit benadeelt het woonplezier. Ook het fijnstof wordt veel minder tegengehouden door de verkleinde groenstrook. Participant is van mening dat dit zeer ten nadele is van de gezondheid. Participant ziet als oplossing dat het stuk grasland langs de A12 ter hoogte van de Marsdijk-Mereveldseweg wordt beplant met bomen. Dit stuk grasland is in het bezit van de provincie.	Op de rijkswegen in de omgeving van uw woning wordt als geluidbeperkende maatregel een stiller wegdek, tweelaags ZOAB toegepast. Uw woning valt net buiten het onderzoeksgebied van het project Ring Utrecht. De geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht (prognose 2036) zal in de toekomst met deze maatregelen 57 dB gaan bedragen. Dat is 2 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. De effecten van bomen en struiken op de luchtkwaliteit zijn onderzocht binnen het Innovatie Programma Luchtkwaliteit. Uit het onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de weg. In bepaalde omstandigheden kan de luchtkwaliteit hierdoor zelfs verslechteren. Door beplanting van bomen zal aan de windluwe kant de concentraties worden verhoogd. Pas op grotere afstanden van de bomenrij zal de luchtkwaliteit verbeteren. Vegetatie en dus ook bomen absorberen slecht geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Alhoewel beplanting fysiek dus vrijwel geen geluid reduceert is het vaak wel zo dat met groen de geluidbron aan het zicht wordt onttrokken waardoor het geluid minder vaak als indringend wordt ervaren. Daarbij wordt het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden ook nog eens gemaskeerd door het geluid van ritselende bladeren, waardoor het geluid van de weg ook als minder hinderlijk wordt ervaren. Naar aanleiding van deze zienswijze is met de provincie besproken of zij boomplant willen toestaan op dit stuk grasland bij de Marsdijk. De provincie wil echter in dit gebied het landschap opener maken vanwege het zicht op Fort Vechten en staat geen extra boomplant toe. Daarom is extra boomplant niet opgenomen in het tracébesluit voor de Ring. Langs de invoegstrook aan de linkerkant van de onderdoorgang van de Mereveldseweg, in de zuidoosthoek van knooppunt Lunetten, worden wel twee bomenrijen toegevoegd. Deze wijziging staat beschreven in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.	Ja
ZWE-00850	1	Participant vindt het hele trajectbesluit erg goed. Participant is zeer te spreken over de betere doorstroming voor verkeer langs Utrecht.	Dank u voor deze positieve reactie en waardering voor de kwaliteit van de stukken.	Nee
ZWE-00851	1	Participant is van mening dat het aanleggen van 2x 7 banen bij de Bak van Utrecht overbodig en onnodig is. Participant stelt dat het mogelijk is met hetzelfde asfalt 2x 6 banen te realiseren. Met het instellen van een 80 kilometerzone, die de doorstroom bevordert, zou het probleem opgelost zijn. De berekeningen van de MKBA-analyse is gebaseerd op oude cijfers, toen de economie booming was. Nu in de huidige situatie waarin veel ontwikkelingen plaatsvinden, is het niet te verwachten dat op het moment van het einde van de bouw, 2026, deze verbreding nog nodig is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).	Nee
	2	Participant vreest een verhoging van geluidsoverlast en verminderde luchtkwaliteit bij haar woning en bij haar tennisbaan, die beiden gelegen zijn langs de A27 ter hoogte van respectievelijk Rijnsweerd en Maarschalkerweerd. 'Gezond' sporten met een verminderde luchtkwaliteit is niet bepaald gezond te noemen. Participant wenst dat er door deskundigen gekeken wordt naar een juiste oplossing middels ZOAB of geluidswerende schermen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied hebben een toe- of afname van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m ³ en een toe- of afname van de concentratie fijn stof van minder dan 0,4 µg/m ³ . Het effect van het project is daarmee gering en voldoet in 2030 ruim aan de Europese normen. De geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht met de geluidbeperkende maatregelen bedraagt 51 dB, dat is 1 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Het project Ring Utrecht veroorzaakt dus geen toename van de geluidbelasting. De sportvelden bij de Laan van Maarschalkerweerd zijn geen geluidgevoelige bestemming en er gelden geen normen voor de toegestane	Ja

			geluidbelasting. In paragraaf 6.8 van het deelrapport Geluid - Hoofdrapport is de geluidbelasting bij de sportvelden opgenomen. Hieruit blijkt dat er ook bij de sportvelden sprake is van een geringe verlaging van de geluidbelasting.	
	3	Participant heeft bezwaar tegen het maken van diverse fly overs bij het knooppunt Rijnsweerd. Dit detoneert in het landschap en vernietigt het uitzicht.	In het tracébesluit staat opgenomen dat er één verbindingsboog in Rijnsweerd onder het maaiveld wordt aangelegd. Dit is de boog van de A27 vanuit Hilversum naar de A28 richting Amersfoort. Het gehele knooppunt Rijnsweerd ondergronds aanbrengen is niet mogelijk gelet op de regelgeving ten aanzien van tunnelveiligheid. In het milieueffectrapport tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.	Ja
ZWE-00852	1	Participant is van mening dat door het verbreden van het viaduct over De Kromme Rijn de toegang tot het Jaagpad langs de Kromme Rijn en de Vossengatsedijk sterk wordt verslechterd. De verslechtering zit hem in de sociale onveiligheid. Hoe langer een tunnel of viaduct, hoe onveiliger deze aanvoelt voor het publiek dat er gebruik van maakt. Daarnaast wordt de toegang veel onaantrekkelijker omdat er door een tunnel in plaats van door de natuur gewandeld wordt.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
	2	Door het aanleggen van rijstroken aan de kant van de Kromme Rijn wordt de afstand van de snelweg tot het Jaagpad over enkele honderden meters zo klein, dat het gebied volstrekt onaantrekkelijk wordt. Het is dan meer berm dan jaagpad. De cultuurhistorische waarde van het Jaagpad, dat al honderden jaren bestaat, wordt met deze verbreding onherstelbaar beschadigd.	Nabij het viaduct Kromme Rijn wordt de afstand tussen het jaagpad en de A27 inderdaad 15 tot 20 meter minder dan in de huidige situatie. Door de toepassing van een landschapsscherm en opgaande begroeiing tussen het jaagpad en de A27 zal de snelweg pas vlakbij het viaduct vanaf het jaagpad gezien kunnen worden. Ter hoogte van het einde van het landschapsscherm aan de zijde van het viaduct is de afstand tussen snelweg en jaagpad nog ca 60 meter, en de ruimte er tussenin is begroeid. In de fase tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit is opnieuw naar de inpassing in dit deelgebied gekeken. De wijzigingen zijn te vinden in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.	Ja
	3	Participant heeft voorts zorg over de periode tijdens de bouw. Participant vermoedt dat tijdens deze periode door de aanleg van de extra rijstroken en een nieuw viaduct het gehele Jaagpad ontoegankelijk zal zijn. Participant krijgt op zijn vraag hoe dit gaat geschieden geen enkel antwoord.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder). Onderstaand wordt toegelicht hoe wordt omgegaan met de hinder gedurende de realisatie. Het betreft zowel hinder van de bouwwerkzaamheden als de verkeershinder, inclusief de kruisende en parallel liggende verbindingen voor fietsers en voetgangers. Het belang van het jaagpad is bekend en wordt daarin meegenomen en zal ook in het contract en het betreffende gunningscriterium worden verwerkt. Op dit moment is echter nog niet te zeggen of het jaagpad daarmee functioneel altijd beschikbaar zal zijn gedurende de werkzaamheden. Deze afweging dient bij de verdere uitwerking nog te worden gemaakt.	Nee
ZWE-00853	1	Participant zou graag zien dat er een toegang wordt gemaakt tot het voetpad van de verdiepte ligging Archimedeslaan ter hoogte van de onderdoorgang A28. Een oplossing zou zijn het maken van een voetbrug over de verdiepte bak van de Archimedeslaan ter hoogte van de onderdoorgang van de A28 en een trap naar voetpadniveau. Hierdoor wordt de toegang tot het groengebied park Bloeyendael voor de bewoners van de Albert van Dalsumlaan, noord/oosthoek van de wijk Rijnsweerd, sterk verbeterd.	Binnen het project Ring Utrecht worden geen aanpassingen aan de onderdoorgang van de Archimedeslaan onder de A28 voorzien. Het bedoelde voetpad valt buiten de scope van het project. Gemeente Utrecht is bezig met een studie naar de bereikbaarheid binnen Rijnsweerd, inspreker zou zijn suggestie mee kunnen geven aan de gemeente voor deze studie.	Nee
ZWE-00854	1	Onderwerp: Participant wil graag een aansluiting vanuit de wijk Rijnsweerd ter hoogte van de	In uw zienswijze pleit u voor een extra aansluiting op het zogeheten "stadspootje" van de A28 (ten westen van knooppunt Rijnsweerd) ter hoogte van de Archimedeslaan. Ook de	Nee

		<p>onderdoorgang Archimedeslaan-A28. Participant ziet als oplossing een opgang over de Archimedeslaan en in een lus een aansluiting op het verdiepte fiets/voetpad Archimedeslaan. Dit bevordert de aansluiting van de woonwijk Rijnsweerd met park Bloeyendael. Dit bevordert het woonplezier van participant.</p>	<p>gemeente Utrecht heeft hiervoor de wens uitgesproken en onderzoekt momenteel in samenwerking met Rijkswaterstaat de mogelijkheden hiertoe, rekening houdend met de verdere ontwikkeling van het kantorenpark Rijnsweerd en Utrecht Science Parc. Deze aansluiting is niet opgenomen in het tracébesluit van de Ring Utrecht.</p>	
ZWE-00855	1	<p>Participant wil als bewoner van wijk Galecop dat de geluidwerende voorzieningen en het dubbellaags ZOAB, die gepland staan langs de A12 tussen Oude Rijn en Kanaaleiland niet als sluitstuk wordt behandeld maar aan het begin van het proces wordt gerealiseerd. Zo ondervinden de bewoners het minste hinder.</p>	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>Ten aanzien van het aanbrengen van dubbellaags ZOAB geldt dezelfde redenering als ten aanzien van de geluidschermen.</p>	Ja
ZWE-00856	1	<p>Direct woonachtig aan een van de 'assen' in het onderliggende wegennet (N237 / N238) merken wij een zorgwekkende toename van het sluipverkeer op deze provinciale wegen omdat men de files op de autosnelwegen tracht te ontwijken. Grote verkeersstromen horen thuis op het snelwegennet en dienen niet het onderliggende wegennet -op diverse wijze / invloed woonomgeving, uitstoot schadelijke stoffen, geluidsoverlast e.a.- te belasten.</p>	<p>U merkt in uw zienswijze terecht op dat zware doorgaande verkeersstromen in principe via het snelwegennet afgewikkeld dienen te worden, en niet via het onderliggende wegennet. Omdat na realisatie van het project Ring Utrecht de grootste knelpunten op de snelwegen op en nabij de Ring Utrecht opgelost zijn (vooral in en rondom knooppunt Rijnsweerd), zal verkeer naar verwachting weer gebruik gaan maken van de A28/A27. De kans op sluipverkeer door bebouwde kommen neemt dus af. Er ontstaat ook meer ruimte op het onderliggend wegennet voor andere verkeersdeelnemers zoals fietsers en OV-gebruikers. Dit komt de leefbaarheid binnen de bebouwde kommen in de regio ten goede.</p>	Ja
ZWE-00857	1	<p>Ik ben absoluut tegen een verbreding van de A27: geen verbreding van de "bak door Amelisweerd". Onherstelbare aantasting van de natuur bij Amelisweerd. Meer ernstige luchtverontreiniging en geluidsoverlast voor omliggende wijken en heel Utrecht. De miljoenen die dit project kosten beter besteden aan openbaar vervoer / fietsen</p>	<p>De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde</p>	Ja

		<p>soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p>		
	2	Het ontwerptrace NIET uitvoeren. Geld besteden aan openbaar vervoer / fietsen.	Het antwoord op dit zienswijzepunt is reeds in het voorgaande gegeven.	Nee
	3	Aantasting leefmilieu rond Utrecht ! We stikken zo met z'n allen. Maximale snelheid 80 km op de hele ring rond Utrecht.	U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.	Ja
	4	Toename luchtverontreiniging. Ernstige toename geluidsoverlast. Aantasting natuur bij Amelisweerd. Wandel / uitgaans gebied voor heel Utrecht.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
ZWE-00858	1	Wij zijn van mening dat de geluid schermen als eerste geplaatst dienen te worden. Aangezien de overlast nu al ernstig is. Over het hoofd gezien belang: Het bewoners belang is volgens ons over het hoofd gezien.... Geraakt in belang: Indien de geluidswal niet als eerste wordt geplaatst, wordt het nog lastiger om te slapen. Het geluid van de snelweg zal alleen maar erger worden.	De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.	Nee

			Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.	
ZWE-00859	1	Wat ik in ieder geval graag zou willen aangeven is dat de hogere geluidschermen sowieso zsm geplaatst worden. Ik woon nu een paar jaar in Lunetten en je hebt als bewoner veel overlast van het geluid van de snelweg.	De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.	Ja
	2	Ik denk dat de hele wijk erg blij zou zijn met de hogere geluidschermen met groene beplanting.	Dank voor uw ondersteuning van dit onderdeel van het plan.	Nee
	3	Zoals ook al in de krant stond- wegverbreding lost filedruk niet op. Neem als voorbeeld de verbreding van de A2, daar staat het verkeer ook nog elke dag vast. Plus met het oog op de toekomst en zelfrijdende auto's etc, lijkt mij een miljarden plan zoals deze verbreding weggegooid geld. Kostbare natuur wordt hiervoor opgeofferd. Ik maak mij grote zorgen over en de natuur die moet wijken en de overlast voor de omwonenden (geluid en fijn stof). Voor zover ik heb gelezen worden veel conclusies in het rapport als neutraal opgegeven terwijl ze volgens mij negatief zouden moeten zijn. Bijvoorbeeld het hoofdstuk 10 Natuur. Vele beschermde soorten moeten wijken, nesten verdwijnen, beschermde planten worden vernield. Hoe kan de conclusie dan neutraal zijn? Omdat er een nieuw bosje wordt geplaatst? Die heeft natuurlijk niet dezelfde waarde als de oude bomen/beschermde flora en fauna die moet wijken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. In de MKBA wordt berekend dat er ten gevolge van de toename van de hoeveelheid verkeer er meer verkeersslachtoffers komen. Echter, in de methodiek van de MKBA wordt geen rekening gehouden met de specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die in het tracébesluit aan de Ring Utrecht zijn toegevoegd om de oplossing verkeersveiliger te maken. Voor een volledige analyse van het effect op verkeersveiligheid zie paragraaf 2.1 onderdeel verkeersveiligheid in de toelichting op het tracébesluit. Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is	Ja

			<p>onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>In het MER Tweede Fase worden ten aanzien van natuur de effecten bepaald inclusief de effecten van de mitigerende en compenserende maatregelen. Deze systematiek is uitgelegd in het MER. Het niet meerekenen van de positieve effecten van de maatregelen, zoals voorgesteld wordt in deze zienswijze, is niet volgens deze systematiek.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p>	
ZWE-00860	1	Ik ben tegen de verbreding. Er zijn andere alternatieven om files tegen te gaan en zo kosten te besparen. Het toekomst senario is niet dat er files bijkomen..	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>In de toekomstscenario's die opgesteld worden door het Centraal Planbureau is in de toekomst sprake van een toename in autoverkeer. Van die scenario's wordt uitgegaan in de planstudie.</p>	Ja
ZWE-00861	1	Graag als eerste starten met de verhoging en plaatsen van alle geluidschermen langs lunetten. Pas dan zal lunetten enige begrip gaan krijgen voor de plannen als ze merken dat het direct invloed heeft op de geluidsoverlast van de snelwegen. Tevens zal de verhoogde en verbeterde geluidsschermen het werkgeluid ook gaan tegenhouden zodat ook daar minder overlast ontstaat. Dus het mes snijdt al aan 2 kanten vanaf dag 1!	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p>	Ja

	2	Mijns inziens is de bereikbaarheid van de gehele wijk lunetten in het geding. Door de werkzaamheden aan het goyalaan wat een verminderde bereikbaarheid van lunetten zal opleveren en de werkzaamheden aan de snelwegen zal de bereikbaarheid van lunetten in het geding komen. Lunetten heeft officieel maar 1 in en uitgang. Aan deze in en uitgang is tevens een zeer grote kinderdagverblijf gekregen en een benzinstation. Bij een calamiteit zal er een zeer groot probleem ontstaan. Mijns inziens moet de brennerbaan volledig worden opengegooid tijdens deze gehele verbouwing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder). De werkzaamheden aan de Goylaan vallen buiten het tracébesluit, dit zijn werkzaamheden van de gemeente Utrecht.	Nee
ZWE-00862	1	Participant heeft een perceel (E2903) in bezit. Een strook buiten zijn kadastraal perceel tot aan de watergang wordt door participant al meer dan 20 jaar gebruikt voor fruitbomen. Participant krijgt wel compensatie voor het een stuk van zijn perceel, maar niet voor het stuk buiten het kadastraal perceel. Participant wil deze grond eveneens gecompenseerd krijgen. Participant is van mening dat hij hier recht op heeft omdat hij het stuk grond al zo lang in gebruik heeft.	Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit zijn wijzigingen aangebracht zodat er geen grond van deze inspreker meer nodig is. De wijzigingen staan beschreven in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.	Ja
	2	Perceel HTN04 E3555 heeft de bestemming recreatie en in bestemmingsplan "Laagraven-oudwulverbreek" is hier bebouwing zoals recreatiewoning of vakantiewoning mogelijk. doordat de A27 en de open ruimte dicht bij dit perceel komt is de geluidsoverlast niet acceptabel om dit dan te realiseren. Langs de sloot thv de A27 bomen geplant om het geluid te reduceren maar door de veranderingen komt de geluidsoverlast te dicht bij.	De Wet milieubeheer stelt grenswaarden voor de geluidbelasting van geluidgevoelige objecten. Er is een limitatieve lijst van bestemmingen die als geluidgevoelig object worden aangemerkt. Een vakantiewoning of recreatiewoning is geen geluidgevoelig object. Om die reden is in het geluidonderzoek geen specifieke aandacht aan uw perceel besteed. Uit het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit blijkt dat in de situatie met het project Ring Utrecht (prognose 2036) de geluidbelasting bij de woningen in de omgeving van uw recreatiewoning niet hoger wordt dan de waarde die op grond van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Door de toepassing van een stiller wegdek, tweelaags ZOAB, kan de toename van de geluidbelasting ten gevolge van de verkeersgroei worden gecompenseerd.	Nee
	3	Doordat Perceel HTN04E 2903 smaller wordt worden de mogelijkheden voor Perceel HTN04 E3555 met de bestemming recreatie voor ontwikkelingen belemmerd. zie bijlage 1. Voorstel dat RWS een strook grond van perceel HTN04 751 compenseert langs de lengte van perceel HTN04 E3555. De breedte van de te compenseren strook moet de breedte dat op perceel HTN04E 2903 wordt afgenomen vanaf de watergang. Participant verliest grond dat als kweek voor notenbomen wordt gebruikt langs watergang thv de A27.	Van compensatie is geen sprake meer gezien de gronden niet meer benodigd zijn.	Ja
ZWE-00863	1	Beide grondeigenaren wensen op de hoogte gehouden te worden inzake de plannen rondom hun perceel.	Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.	Nee
	2	Participant heeft een stuk grond in bezit in Houten, perceel E788. De nieuwe watergang is onder andere gepland op dit stuk grond. Participant heeft grond aangekocht om een bouwwerk te plaatsen zoals een reclamemast of telefoonmast. Het perceel heeft een driehoeksvorm. Door de geplande aanpassing, verliest participant de geplande mogelijkheden voor gebruik van het stuk grond. Participant ziet als oplossing een compensatie die recht doet aan de mogelijkheden van het perceel.	Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit zijn wijzigingen aangebracht zodat er geen grond van deze inspreker meer nodig is. De wijzigingen staan beschreven in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.	Ja

		Geraakt in belang: Ja, het perceel is eigen bezit en wordt nu onbruikbaar.		
ZWE-00864	1	<p>Participant zou graag zien dat de onderdoorgang bij Wayensedijk (Deelrapport Water: kaart van bijlage 3, blad 6, punt 20b) hoog genoeg blijft voor de passage van de zwanen. Indien er toch besloten wordt voor een verlaging hebben de zwanen geen toegang tot het leefgebied en dit is onwenselijk.</p> <p>Door het dempen van de sloot langs de A12 (Deelrapport Water, bijlage 3, blad 6, 29d) kunnen de zwanen niet naar een andere gebied. Een alternatief zou zijn een zwaanvriendelijke oever te maken ter hoogte van de Manege Silvia's Hoeve aan de Fortweg (Deelrapport Water, bijlage 3, blad 6, 20a). Foto's van deze oever zijn op te vragen bij participant.</p> <p>Participant geeft aan dat het onwenselijk is dat tijdens de bouwperiode de sloot langs het plangebied van eind Koppeldijk tot begin fietstunnel (tijdelijk) gedempt wordt. Hierdoor wordt het leefgebied van de zwanen ernstig beperkt.</p> <p>De watergangen langs de A27 worden verbreed onder andere voor de afwatering. Aangezien deze watergangen al worden aangepast stelt participant een aantal uitbreidingen op de aanpassingen voor.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De bestaande duiker onder de Utrechtseweg, N409 verhogen zodat ook de zwanen er onderdoor kunnen. 2. Op punt 24 van het deelrapport water (bijlage 3, blad 7) zwaanvriendelijke oevers maken. <p>Participant geeft aan dat de tankgracht in verbinding moet blijven met de reeds bestaande sloten; met name de sloten vanaf fort bij 't Hemeltje.</p> <p>Wanneer dit niet gehandhaafd blijft wordt het leefgebied van de zwanen ernstig aangetast. (Deelrapport Water, punt 35, bijlage 3, blad 6). Onjuistheden:</p>	<p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal de opdrachtnemer de aanwezige beschermde flora en fauna inventariseren. In het werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Wet natuurbescherming zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Wet natuurbescherming verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p> <p>De door u aangeduide onderdoorgang blijft hoog genoeg voor de passage van zwanen. De door u voorgestelde zwaanvriendelijke oever is opgenomen in het landschapsplan en het Mitigatie- en Compensatieplan. Zie hiertoe ook de Nota van Wijziging 2020. Ten aanzien van een eventuele tijdelijke demping van de watergang van het einde van de Koppeldijk tot het begin van de fietstunnel geldt dat de werkzaamheden aan de Ring Utrecht uitgevoerd zullen worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en van sommige vogelsoorten zijn de nesten jaarrond beschermd. De knobbelzwaan mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de knobbelzwaan niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals gekeken worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. De wens van inspreker om de bestaande duiker onder de N409 te verhogen wordt doorgegeven aan het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. De tankgracht zal in verbinding blijven met het bestaande slotenpatroon.</p>	Ja
ZWE-00865	1	Participant is eigenaar van een woning aan de Wayensedijk. Deze woning wordt door participant verhuurd aan derden. De woning staat dichtbij de snelweg en er is daardoor bij de woning veel geluidsoverlast. Door de verbreding van het tracé op dit punt, wordt de geluidsoverlast alleen maar erger. Participant zou graag zien dat er aanpassingen aan de woning worden gedaan en dat de geluidswerende schermen zodanig worden aangepast dat het overlast van het geluid naar een acceptabel niveau wordt gebracht.	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Koppeldijk en de Waijensedijk.</p> <p>Voor het gebied rond de Koppeldijk en de Waijensedijk is naar aanleiding van inspraakreacties een aanvullend onderzoek uitgevoerd. Dit heeft geen aanleiding gegeven tot aanpassing van het wettelijk pakket: een uitbreiding van het bestaande geluidscherm is niet doelmatig. In het bovenwettelijk maatregelenpakket is ten tijde van het opstellen van deze Nota van Antwoord wel een aanvullende maatregel opgenomen. Op de website van de provincie kunt u het totale bovenwettelijk maatregelenpakket inzien, zie https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht.</p>	Ja
	2	RWS heeft participant verzocht een stuk grond te verkopen ten behoeve van de verbreding van de Rijksweg 27. Participant wijst RWS er nu reeds op dat er een servituut op een gedeelte van deze grond is gevestigd, waarbij in de toekomst het recreatieschap op haar rechtsopvolger een gedeelte van die gronden zou mogen bestemmen voor een toeristische route. Participant gaat er vanuit dat RWS in overleg met de gemeente Houten dit servituut ongeldig laat verklaren	De afhandeling van dit servituut zal door Rijkswaterstaat in overleg met de gemeente Houten geregeld worden.	Nee
ZWE-00866	1	Participant woont op de Heemsteedseweg bij de afrit Houten en heeft op dit moment al erg veel geluidsoverlast. De meeste geluidsoverlast komt door de brug over het	De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9c van het 'Deelrapport geluid - Specifiek' van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte	Nee

		Amsterdam-Rijnkanaal. Door de verbreding van het tracé op dit punt, wordt de geluidsoverlast alleen maar erger. Participant zou graag zien dat in fase 2 geluidswerende schermen worden geplaatst op de brug Amsterdam-Rijnkanaal aan de westzijde. In fase 1 zou participant graag zien dat er geluidswerende schermen worden geplaatst bij voorgenoemde afrit.	van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast. Met deze maatregelen bedraagt de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht in 2036 maximaal 58 dB. Dit is 1 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Hiermee wordt voldaan aan de geluidnormen die in de Wet milieubeheer zijn gesteld. Om die reden zijn in het tracébesluit geen geluidschermen langs de afrit opgenomen. In hoeverre geluidschermen op de brug over het Amsterdam Rijnkanaal nodig zijn is onderdeel van het project A27 Houten-Hooipolder en wordt in het kader van het ontwerp-tracébesluit A27 Houten-Hooipolder onderzocht.	
ZWE-00867	1	Participant woont aan de Wayensedijk. Een deel van het perceel van participant gaat gebruikt worden voor waterberging. Participant vraagt zich af of het mogelijk is een deel van de brede berm hiervoor te gebruiken. De betreffende berm is nu ongeveer 30 meter breed. Participant verwijst naar enkele andere tracés in de regio, bijvoorbeeld A12 Bunnik en A2 Nieuwegein aan de Utrechtse kant, waar de berm veel minder breed is. Zelfs op plekken slechts enkele meters.	In overleg met deze eigenaar is een deel van de waterberging verschoven naar de oostzijde in de brede berm. De gehele watergang in de berm leggen bleek niet mogelijk. Deze wijziging is te vinden in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.	Ja
	2	Participant heeft vee staan, door het verkleinen van het perceel van participant, kan participant minder vee houden in verband met de mestboekhouding.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie. Door het verschuiven van de watergang is minder grond van inspreker nodig. Als inspreker desondanks toch nadeel ondervindt, kan aanspraak gemaakt worden op de onderstaand beschreven regeling.	Nee
	3	Participant wijst op de voordelen van het gebruik van een deel van de berm als waterberging: *geen grondwerving nodig *een smallere berm neemt minder onderhoudskosten met zich mee. *geen benadeling van participant. Geraakt in belang: Participant raakt een deel van zijn land kwijt aan waterberging.	Na het indienen van de zienswijze zijn met participant de gesprekken over de aankoop van gronden voortgezet. Dit heeft geleid tot overeenstemming. Inmiddels heeft de grondaankoop plaatsgevonden.	Ja
ZWE-00868	1	De verbreding van de a27 is volledig onacceptabel en is nergens voor nodig. Het kleine beetje natuur wat we nog hebben nog verder kapot maken is niet toelaatbaar.	In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord.	Nee
	2	Het fileprobleem blijkt volgens het CPB er zelfs mogelijk erger door te worden. Daarnaast krijgen we veel meer luchtvervuiling. Misschien is het een goed signaal dat er file is, het is niet meer de normaalste zaak om voor alles de auto te pakken in deze tijd waarin we op duurzame voet moeten gaan leven, willen we nog genieten van het leven over enkele decennia. Ik wil geen overstroomd nederland, ik wil geen smogmasker hoeven dragen en ik wil dat laatste beetje natuur wat we hebben graag intact laten. Ik vind daarom dat jullie moeten aansturen op minder weggebruik en niet de vraag die door onbewuste mensen omhooggaat moeten faciliteren. Een oplossing van files waar je over na kan denken is de behoefte om de auto op dezelfde tijd te gebruiken te verminderen. Stimuleer flexwerken en zorg voor meer variatie in werktijden, ontmoedig autogebruik.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als	Ja

		<p>versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Doel van het project Ring Utrecht is de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid te bevorderen en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk verbeteren. Het gaat er dus niet alleen om het oplossen van de files. Geaccepteerd wordt dat een deel van de vertraging blijft - zie bijvoorbeeld de streefwaarde voor de reistijdverhouding van 1,5 (en niet 1,0) in het deelrapport verkeer bij het OTB. Realisatie van het project Ring Utrecht valt binnen de doelstellingen van het vastgestelde SVIR. Daarin is bijvoorbeeld de streefwaarde voor de reistijdverhouding van 1,5 en 2,0 op trajectniveau opgenomen. In het SVIR wordt niet actief aangestuurd op minder weggebruik. Het landelijke mobiliteitsbeleid zoals neergelegd in het SVIR is een gegeven voor het project. Stimulering van flexwerken, ontmoedigen autogebruik en verandering van werktijden en andere maatregelen die vallen onder het begrip 'mobiliteitsmanagement' worden ook door rijk en regio ingezet, maar bieden onvoldoende probleemoplossend vermogen.</p> <p>September 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) door de minister van BZK ondertekend en aan de Tweede Kamer aangeboden. De NOVI is de opvolger van het SVIR. De vaststelling van de NOVI is geen reden om de vastgestelde projectdoelstellingen te wijzigen. Ook in het NOVI staat het waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem hoog in het vaandel. Realisatie van het project Ring Utrecht is (uiteraard) opgenomen in de meest recente versie van het MIRT-Overzicht (sept 2020, min I&W).</p> <p>Voor een nadere toelichting op nut en noodzaak van het project zie paragraaf 2.2 van de Nota van Antwoord.</p>	
3	<p>Over het hoofd gezien belang: Van alle Utrechtse inwoners. Niemand wil dat Amelisweerd kapot gaat aan meer asfalt. De lokale politiek heeft zich ook tegen dit plan gevestigd en toch fietsen jullie dit er door. Niemand wordt hier vrolijk van. Blaas het af. Er zou juist gekeken moeten worden naar vermindering van de rijbanen zodat er plaats gemaakt kan worden voor de natuur. Geraakt in belang: Ja, mijn stad en de omliggende natuur gaat hiervan naar de knoppen. Meer luchtvervuiling, geluidsvervuiling en een beschadigd amelisweerd wordt niemand vrolijk van.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit</p>	Ja

			<p>van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het compensatieplan, dit is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	
ZWE-00869	1	Het stuk tussen Aansluiting Utrecht-Noord > richting Hilversum verbreden naar 3 rijstroken, want hier stroopt het elke avond De rijbanen tussen KP Lunetten en KP Rijnsweerd hoeven nog net verder verbreed te worden	Het stuk van de A27 tussen de aansluiting Utrecht Noord richting Hilversum is al verbreed. Het tracébesluit voor dit trajectgedeelte is in januari 2016 onherroepelijk geworden. In de toelichting op het tracébesluit staat aangegeven waarom het voor de verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid nuttig is om tussen knooppunt Lunetten en knooppunt Rijnsweerd een verbreding te realiseren	Ja
ZWE-00870	1	Ik ondervind op dit moment met noord-oostenwind (dus als het goed weer is om buiten te zitten) veel geluidsoverlast van autoverkeer. Het is mij onduidelijk waar dit precies vandaag komt. Met de uitbreiding van de verkeerscapaciteit verwacht ik dat het geluid alleen maar zal toenemen. Als ik in de plannen lees dat er ter hoogte van de Utrechtseweg, aan de kant van De Bilt nieuwe en hogere geluidsschermen komen dan vrees ik dat er nog meer geluid onze kan op zal gaan. Over extra schermen of hogere schermen langs het trace (t/m de noordzijde van het trace en de aansluiting van de NRU) vind ik niets terug. Ik wil graag dat hier nader onderzoek naar wordt gedaan en dat er hier rekening mee wordt gehouden. Over het hoofd gezien belang: Zie reactie: de belangen van bewoners in wijken die niet direct aan het tracé gelegen zijn, maar die wel (geluids)hinder van het trace ondervinden. In mijn geval de wijk tuindorp. Geraakt in belang: Woongenot, vanwege verwachte toename van geluidshinder (met name bij noord-oostenwind)	Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidbelasting ten gevolge van de rijkswegen bij uw woning zowel in de huidige situatie als in de situatie met het project Ring Utrecht lager is dan 50 dB. Dat is lager dan de voorkeurswaarde van de Wet milieubeheer, uw woning is daarom niet in het onderzoek betrokken. De geluidbelasting ten gevolge van de rijkswegen neemt bij uw woning niet toe.	Nee
ZWE-00873	1	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
	2	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee

	weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.		
3	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
4	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan worden verwijderd. Tijdens de realisatie wordt de strook opnieuw aangeplant, waardoor het groene aanzicht zich zal herstellen. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee wordt de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor weer functioneel.	Ja
5	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
6	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bereiken. De geluidsschermen moeten overal tenminste 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Bovendien moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Nee
7	De 'groene verbinding' over de A27 is niet zo groen en doet weinig voor de omgeving. Een glazen overkapping zoals van Movares doet dat wel. Dit moet direct worden onderzocht en ingevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
8	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobiliteit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
9	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja

	dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	
10	Door de veranderingen in en bij Amelissewaard vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
11	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
12	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelissewaard, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Ja
13	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
14	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
15	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelissewaard geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelissewaard. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelissewaard is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
16	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die niet geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de	Nee

			omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	
ZWE-00875	1	Weerstand tegen de verbreding van rijksweg A27 in deze omgeving en tegen de onnodige verdere aantasting van het gebied Amelisweerd bestaat niet alleen bij mij, maar wordt breed gedeeld. Het is van belang dat in de steden en dorpen rond deze wegverbreding (etc.) waar deze OTB zich op richt, zoals Utrecht, Bunnik, De Bilt, Groenekan, e.a. er voor de inwoners en anderen een omgeving is waar het prettig - en gezond.! - is om te wonen en te werken. Daartoe is van belang dat in deze omgeving de omvang van het gemotoriseerd verkeer wordt beperkt en in goede banen geleid, de lucht schoner wordt en er voldoende groen behouden blijft en bij dat laatste in het bijzonder dat het bijzondere gebied Amelisweerd niet verder wordt aangetast.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).	Nee
	2	Voor dit gebied waar een concentratie aan grote snelwegen samenkomt, is het bovengenoemde een omvangrijke opgave die ingrijpende maatregelen vereist. Snelheidsverhogingen die op de snelwegen ook in dit gebied door deze OTB naar bedoeld mogelijk worden gemaakt en het verbreden van bedoelde snelwegen in dit gebied zijn zeer met het realiseren van deze opgave in strijd, nu ze ten koste gaan van natuur en luchtkwaliteit en van de gezondheid van de inwoners in en rondom dit gebied en o.a ook zorgen voor extra geluidsoverlast.	U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.	Ja
	3	Nut en noodzaak van de verbreding zijn niet bewezen. De gevolgen van de verbreding voor het (cultuurhistorisch) landschap, natuur, luchtkwaliteit en geluidsoverlast zijn groot. En de bouw hinderende -risico's gedurende 8 jaar zijn een te grote overlast voor de inwoners en andere burgers in en rondom deze omgeving.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	4	In het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht, vastgesteld in 2010, is voor de uitbreiding van de A27 een voorkeur opgenomen voor het verbreden van de bak bij Amelisweerd (met in iedere rijrichting 7 rijstroken). Op basis van de meest recente toekomstscenario's is er geen verkeerskundige noodzaak om het aantal rijstroken op de A27 uit te breiden naar 2x7 rijstroken. Ook niet na lezing van alle rapporten. Hiermee sluiten wij aan bij de conclusie van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse, de second opinion door het CPB en het onderzoek van TU-Delft, dat de kosten van de verbreding niet opwegen tegen de baten. Ook de recente publicatie Kansrijk Mobiliteitsbeleid van het CPB wijst in deze richting.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	5	Het wegontwerp met 2x7 rijstroken in de bak bij Amelisweerd en extra parallelbanen op de A1 2 is gebaseerd op de verkeersintensiteiten in het Global Economy (hierna GE) scenario van het toekomstscenario WLO-1 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In december 2015 heeft het PBL, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, nieuwe toekomstscenario's openbaar gemaakt: de zogenaamde WLO-2 scenario's Hoog en Laag. Het GE scenario komt overeen met een verwachte economische groei die pas in 2046 volgens het nieuwe WLO-2 scenario Hoog wordt bereikt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	6	Als het gemiddelde van de nieuwe WLO-2 scenario's Hoog en Laag 2030 als uitgangspunt zou worden genomen, dan zijn er minder extra rijstroken nodig. Bovendien zou zelfs bij een de onrealistisch hoge groei een inrichting binnen de huidige bakconstructie mogelijk zijn van 2x6 rijstroken, met een verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km/u, waarbij het weven van verkeer veel minder problemen oplevert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (80 km/uur) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee

7	Daarbij kan er ook op gewezen dat minister Schultz de verwachting heeft uitgesproken dat binnen 20 jaar alle auto's op de Nederlandse wegen zelfrijdend zijn. Uit studies blijkt dat de filedruk met 30 procent afneemt als 10 procent van de automobilisten automatisch rijdt. Vanuit dit scenario van de minister kan de ruim 1 miljard euro - dit sowieso, maar dan nog des te meer - veel beter aan andere doeleinden worden besteed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
8	De extra rijstroken op de A27 hebben een grote verkeersaantrekkende werking. Zo neemt het verkeer op de A27 tussen Rijnsweerd en Lunetten met circa 70% toe ten opzichte van de verkeersintensiteit in 2014. Dit toont aan dat met de verbreding naar 2x7 rijstroken zoveel extra wegcapaciteit wordt geboden dat de A27 aantrekkelijk wordt voor verkeer dat nu een andere route neemt, en voor reizigers die nu nog met openbaar vervoer reizen. Dit geeft extra drukte op het stedelijk wegennet en past niet binnen het streven om autogebruik terug te dringen en gebruik van openbaar vervoer te stimuleren. Met 2x7 rijstroken op de A27 is sprake van overcapaciteit. De verkeersaantrekkende werking die hier vanuit gaat, heeft negatieve gevolgen voor het milieu, met name op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Met een keuze voor 2x7 rijstroken wordt de luchtkwaliteit geschaad door o.a. de hogere emissies van het extra verkeer op de snelweg. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid en is strijdig met de besteding van rijksgeld aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit waarin Rijk en lokale overheden de luchtkwaliteit willen verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
9	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
10	De recreatieve en cultuurhistorische betekenis van Amelisweerd voor de regio kan niet overschat worden. Na de aanleg van de A27 in de jaren '80 zou Amelisweerd opnieuw worden aangetast door deze wegverbreding. Er bestaat terecht grote weerstand tegen een nieuwe aantasting van deze waardevolle landgoederen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee
11	De wegverbreding gaat ten koste van een grote hoeveelheid groen. Het gaat om groen dat deel uitmaakt van de hoofdgroenstructuur van gemeente Utrecht, vooral ten westen van de A27, en de ecologische hoofdstructuur van de provincie, met name ten oosten van de A27. De wijze van compensatie is zeer betwistbaar (zie ook bijv. hieronder onder "EHS"). Daarnaast is het niet juist dat er veel minder bos wordt "gecompenseerd" dan (zelfs wettelijk) verplicht is. In het kader van de Boswet dient in totaal 32,7 hectare bos gecompenseerd te worden. Hiervan wordt iets meer dan 7 hectare terug geplant binnen het plangebied van de ring Utrecht, waarvan een groot deel op het perceel van de voormalige stadskwekerij aan de Nieuwe Houtenseweg. De overige hectares die gecompenseerd moeten worden, worden nieuw aangeplant buiten het plangebied en dit is niet juist. De kwantiteit en kwaliteit van de stedelijke groenstructuur neemt hierdoor bovendien af. In de berekening van de compensatie-opgave is bovendien geen rekening gehouden met de compensatie van struiken en vlakgroen.	In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken. Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit. Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet	Ja

		<p>natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermde) soorten).</p>	
12	<p>Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja
13	<p>Als gevolg van congestie op de snelwegen tijdens de werkzaamheden, zal de verkeersdruk op het onderliggend wegennet toenemen. De aandacht in het MER gaat voornamelijk uit naar het beperken van hinder voor automobilisten. Voor de bewoners en werknemers van de regio zoals mij is het beperken van hinder voor langzaam verkeer van groot belang. Door een toename van verkeer op het onderliggend wegennet komt de leefbaarheid verder onder druk te staan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	Nee
14	<p>Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.</p>	Nee
15	<p>In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
16	<p>Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec. Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee

17	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewerd).	Nee
18	Het verkeer en verkeersgeluid van de snelwegen rondom Utrecht komt met deze verbreding (nog meer) als een deken over de steden (zoals Utrecht), dorpen en inwoners in deze omgeving te liggen. Ook zal de uitstoot van o.a. stikstofoxides, zwavelverbindingen en fijnstof door deze verbreding toenemen. Wat betekenen aspecten als o.a. dit toenemend verkeerslawaai en deze toenemende uitstoot die met deze verbreding gepaard gaan voor de gezondheid van inwoners en andere burgers in deze omgeving? Dit zou ook in dit OTB moeten zijn onderzocht, geconcretiseerd, in de berekeningen opgenomen en waar mogelijk 'gemonetariseerd'.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
19	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
20	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluisverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewerd).	Nee
21	Het kan niet aan de orde zijn dat een (ontwerp)tracébesluit wordt vastgesteld zonder dat al deze zaken goed en adequaat geregeld zijn. Bovenstaande berekeningen incl. het antwoord op deze aanvullende vragen en met daarbij een adequate en inzichtelijke afweging 'of het allemaal wel dit risico waard is', hadden in het OTB moeten staan.	De kwaliteit van het milieu-effectrapport (MER) en de onderzoeken die daarbij horen worden getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r.. Zij heeft in haar eindoordeel de informatie in het MER als 'zorgvuldig en van hoge kwaliteit' beoordeeld. Intrekken van het ontwerp-tracébesluit en de milieu-effectrapportage vanwege onvoldoende kwaliteit is daarmee niet aan de orde.	Nee
22	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
23	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de	Nee

	garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	
24	Er is veel haast gemaakt, dat zie je ook aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er nog zijn. Door een paar maanden langer na te denken was er een veel beter ontwerptrajectbesluit geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn, want het modelsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het hele project niet nodig is. Van uitstel zou afstel komen, voor alle partijen beter, juist voor u.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en gebruik nieuwe WLO scenario's) en paragraaf 2.12 Procedures.	Nee
25	Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppen, en het leefklimaat daar verslechteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
26	De regering stelt zich tot doel 'de doorstroming op de Ring Utrecht te laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Deze doelstelling is echter achterhaald, en de regering zou er dus op terug moeten komen, verbeter de infrastructuur door beter openbaar vervoer, dus niet door meer asfalt en meer autobewegingen. De doelstelling 'de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden' valt niet te combineren met deze verbreding.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
27	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.	Ja
28	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
29	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt,	Nee

			lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	
	30	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
	31	Bijlage die de zienswijze van MOBilisation for the Environment bevat (mede namens de Kerngroep Ring Utrecht, de Vereniging Leefmilieu, de NIVIU, Vereniging Aktie Amelisweerd. e.v.a.): De bijlage die de zienswijze van MOBilisation for the Environment bevat (mede namens de Kerngroep Rmg Utrecht, de Vereniging Leefmilieu, de NMU, Vereniging Aktie Amelisweerd. e.v.a.) dient als op deze plaats herhaald en ingelast te worden beschouwd en daarmee integraal onderdeel uit te maken van mijn zienswijze.	U heeft aangegeven de zienswijze van Mobilisation for the environment (MOB), mede ingediend namens de kerngroep Ring Utrecht, volledig te ondersteunen. Voor de beantwoording daarvan wordt doorverwezen naar de beantwoording van de MOB reactie in het specifiek deel van de Nota van Antwoord. U vindt deze onder nummer ZWE - 00560.	Nee
ZWE-00876	1	Bij de verbreding van de A27 ter hoogte van de Amelisweerd sprake van tegenstrijdige belangen die tegen elkaar afgewogen dienen te worden. Het OTB doet dit naar mijn stellige overtuiging niet evenwichtig. Ik zal dit hieronder toelichten.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	Het belang van de automobilisten en het vrachtvervoer Doel van de verbreding is het verbeteren van de doorstroming op de A27/A28. Het is een feit dat er op de A27 wel eens file staat, ik kan dit gemakkelijk constateren daar ik dagelijks in ochtend- en avondspits over het viaduct bij de Koningsweg fiets op weg naar school en werk. Er is echter geen sprake van dagelijkse files op dit stuk en zeker niet van structurele, langdurige files. Het belang voor het wegverkeer beperkt zich dan ook tot een klein gedeelte van de dag, waarbij de omvang van de vertraging ook nog eens zeer beperkt is. Ronduit stuitend is het, dat de overheid zich naar de toekomst toe baseert op achterhaalde gegevens uit het Nationaal Regionaal Model van Rijkswaterstaat. Zelfs de overheidsinstellingen het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving hebben aangegeven dat de in het OTB gehanteerde prognoses (veel) te hoog zijn. Het belang van de weggebruikers zal naar verwachting dus ook in de toekomst niet groter worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau) Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). De snelwegen rond Utrecht zijn zwaar belast. Volgens de tellingen, metingen en registraties van 2014 staan rond de knooppunten op de Ring Utrecht in de huidige situatie regelmatig files, op een aantal locaties vrijwel dagelijks: - In de avondspits voornamelijk vanuit het oosten vóór knooppunt Rijnsweerd (A28). - In de ochtend- en avondspits vanuit het noorden vóór knooppunt Rijnsweerd (A27). - In de avondspits vanaf knooppunt Rijnsweerd in de richting noord (A27). - De parallelrijbanen van de A12 zijn zwaar belast in beide spitsen. Vrijwel elke ochtend is er sprake van file op de rijbaan in oostelijke richting (Arnhem). In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Opgemerkt wordt dat te hanteren uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen met het NRM jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden steeds de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.	Ja

		In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbeterd en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbeterd. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.	
3	<p>Het belang van mens en natuur rond Utrecht</p> <p>De uitbreiding van de capaciteit van de ring Utrecht heeft een aanzuigende werking op het wegverkeer. Volgens de prognoses leidt het tot 70.000 extra voertuigen per jaar op dit deel van de ring. Dit extra verkeer leidt tot:</p> <p>Extra uitstoot van roet. Dat motoren slechts op papier schoner zijn geworden en niet of nauwelijks in de praktijk mag na 'dieselgate' bekend worden verondersteld.</p> <p>Extra uitstoot van (ander) fijnstof De luchtkwaliteit in en rond Utrecht staat al onder druk en is naar WHO standaarden onvoldoende. Met jonge kinderen in mijn gezin maak ik mij bijzonder zorgen over de gevolgen van een verdere verslechtering van de luchtkwaliteit op de gezondheid van inwoners van Utrecht en mijn kinderen in het bijzonder. Hoeveel vertraging is de gezondheid van onze kinderen ons waard?</p> <p>Verdere toename van het aantal dagen dat het gehalte van stikstofoxiden in de lucht de normen overschrijdt. Tot nu toe is er van overheidswegen steeds vrij laconiek gereageerd op deze overschrijdingen. Dat wekt geen vertrouwen voor de toekomst. Zeker niet als men bedenkt dat normen tijdens de bouw "tijdelijk" overschreden mogen worden. De geplande projectperiode van 8 jaar (en dat is als alles zonder problemen verloopt) is niet als "tijdelijk" aan te merken wanneer deze wordt afgezet tegen de duur van de jeugd van onze kinderen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet in 2030 ruim aan de Europese normen. In de milieu-effectrapportage hoofdstuk 8 wordt tevens aangegeven dat in de huidige situatie de fijne fijn stof PM2,5 concentratie maximaal 17 u/m3 is en zal afnemen naar maximaal 13 u/m3 in 2030. Deze maximale concentratie in 2030 ligt al dichtbij de WHO advieswaarde van 10 u/m3. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door maatregelen.</p> <p>Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelenpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd.</p> <p>Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.</p> <p>De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het NSL. Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht A27A12 is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen.</p>	Ja
4	<p>Toename van de geluidsoverlast</p> <p>Niet alleen tijdens de bouw, maar ook door het hoge, meerlaagse karakter van het knooppunt bij Rijnsweerd zal de geluidsoverlast in Utrecht toenemen. Een mens heeft periodes van herstel, met frisse lucht en rust, nodig om goed te kunnen blijven functioneren. Het OTB ontnemt deze mogelijkheid aan duizenden bewoners in Utrecht.</p>	<p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p>	Ja

5	<p>Nog afgezien van het feit dat voornoemde nadelen voor de gezondheid in ernst stuk voor stuk enkele minuten extra reistijd ruim overtreffen, wijs ik nadrukkelijk op het verschil in tijdsduur. Enkele minuten extra reistijd op hooguit enkele werkdagen per week enerzijds, versus de gehele dag, 7 dagen per week, 365 dagen per jaar, anderzijds.</p>	<p>Met behulp van een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) worden ongelijksoortige positieve en negatieve effecten (bijvoorbeeld bereikbaarheid, natuur, economie, leefbaarheid zoals geluid en luchtkwaliteit) van een project in beeld gebracht, waarbij de effecten gemonetariseerd worden om ze vergelijkbaar te maken. Dit gebeurt aan de hand van verschillende economische waarderingsmethoden. Een MKBA presenteert in elk geval de netto effecten op nationaal niveau. De MKBA wordt vervolgens mede gebruikt in de belangenafwegingen voor een project. Ook voor de Ring Utrecht is een MKBA opgesteld, waarna besloten is het Voorkeursalternatief verder uit te werken. In de milieu-effectrapportage zijn vervolgens de milieugevolgen verder in beeld gebracht.</p>	Nee
6	<p>De Amelisweerd is het enige bosrijke natuurgebied dat voor alle inwoners van Utrecht bereikbaar is. Het is gemakkelijk ook met de fiets of openbaar vervoer te bereiken en vele duizenden mensen maken er gebruik van. Er wordt gewandeld, gesport of 'gewoon' van de natuur genoten.</p> <p>De Amelisweerd maakt onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) waarvan we met zijn allen hebben afgesproken die te zullen beschermen. Bijna 2 kilometer, van de Koningsweg tot de Vossegatsedijk maakt deel uit van de EHS en wordt in het OTB aangetast. Volstrekt onwenselijk en bovendien onnodig wanneer er in het ontwerp binnen de bestaande bak wordt gebleven.</p> <p>Bovendien is de Amelisweerd prachtig geïntegreerd met enkele fortificaties uit de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW). De NHW staat op de nominatie om in 2019 tot Werelderfgoed te worden verheven. Het geeft geen pas wanneer erfgoed niet in context kan worden getoond.</p> <p>De Amelisweerd geeft onderdak aan veel beschermde diersoorten die ernstig te lijden zullen hebben van de bouwwerkzaamheden. Zo zien en herkennen wij de reeën die in de Amelisweerd huizen en weten hoe snel zij verstoord raken. Jarenlange bouw-onrust zal funest zijn voor de fauna. Ik vind in de MER hier geen deugdelijk stuk over. Ik stel dan ook voor dat er vooraf een plan wordt gemaakt dit unieke aspect van de Amelisweerd nadrukkelijk te beschermen.</p> <p>De wettelijke natuurcompensatie dreigt een farce te worden. Er moet lokaal nog gecompenseerd worden voor de verbreding van de A12, de herinrichting van het kruispunt Koningslaan/Vechten en straks ook aanzienlijk voor de verbreding van de A12. Nu al is er geen grond te vinden om compensatie te realiseren. Deze achterstand in compensatie mag niet groter worden door de A27 te verbreden voordat de compensatie is gerealiseerd.</p>	<p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal de opdrachtnemer de aanwezige beschermde flora en fauna inventariseren. In het werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Wet natuurbescherming zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Wet natuurbescherming verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p> <p>De effecten op Amelisweerd zijn in de milieu-effectrapportage en het deelrapport uitvoerig beschreven. Hierin is ingegaan op de door u genoemde elementen: de ligging in het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de relatie met de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) (met name Fort Rhijnauwen), de beschermde soorten zoals de ree en de wettelijke natuurcompensatie. Deze compensatie is tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit nader uitgewerkt. Met de realisatie van de compensatie wordt bij voorkeur begonnen voordat de wegverbreding start.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het NNN, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelag gecompenseerd. Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving.</p> <p>Van (verdere) achterstand in de uitvoering van natuur- of boscompensatie is geen sprake. Voor de wegverbreding A12 Utrecht-Veenendaal is de aangetaste natuur (NNN) destijds gecompenseerd en aangelegd vóór aanvang van de werkzaamheden aan de weg en alle te compenseren bomen zijn al geruime tijd aangeplant.</p> <p>Ook voor de Ring Utrecht vindt de natuur- en boscompensatie binnen de wettelijke kaders en termijnen plaats.</p>	Ja
ZWE-00877	<p>1 De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af.</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de</p>	Ja

		weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	
2	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
3	Recentelijk hebben het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geconstateerd dat de aanleg van extra snelwegen in Nederland niet meer rendabel is! Dat geldt dan toch zeker voor dit project, dat door alle ingrepen in de leefomgeving van mens, dier en plant toch al extra duur is. Zelfs organisaties als RAI, Bovag, ANWB, en andere belangenbehartigers van automobilisten, pleiten er allemaal voor files op te lossen door rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie. Daarentegen veroorzaken asfalt en wegverbredingen, zeker op de lange termijn, alleen maar méér files.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
4	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
5	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
ZWE-00878	1 Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).	Nee
	2 We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

	Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!		
3	In de maatschappelijke kosten/baten analyse die Decisio heeft uitgevoerd blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er in totaal op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te vermindere-n. Het is voor mij onaanvaardbaar dat een landelijke overheid, die toch zijn burgers hoort te beschermen, zo met onze levens speelt. Zou u niet beter de uitgaven kunnen investeren in het belonen van automobilisten die buiten de spits de weg gebruiken?	In de MKBA wordt berekend dat er ten gevolge van de toename van de hoeveelheid verkeer er meer verkeersslachtoffers komen. Echter, in de methodiek van de MKBA wordt geen rekening gehouden met de specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die in het tracébesluit aan de Ring Utrecht zijn toegevoegd om de oplossing verkeersveiliger te maken. Voor een volledige analyse van het effect op verkeersveiligheid zie paragraaf 2.1 onderdeel verkeersveiligheid in de toelichting op het tracébesluit.	Nee
4	Om tot een positieve MKBA te kunnen komen bent u er blijkbaar van uitgegaan dat de Nederlander nog 100 (honderd!) jaar lang accijns op benzine en diesel zal blijven betalen. Dan kunt u toch een heel stukje verder in de toekomst kijken dan ik ! Het lijkt mij ook echt totaal niet te rijmen met alle nationale en internationale afspraken omtrent CO2 uitstoot.	Deze manier om met accijns om te gaan is standaard in de werkwijze van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Het is inherent aan het gebruik van prognoses dat aannames over de toekomst gemaakt worden. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
5	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
6	Eeuwen oude bomen kappen voor een probleem dat zich slechts hooguit enkele decennia heeft ontwikkeld, is gewoon ronduit brutaal.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
7	Het is niet efficiëntie dat de wereld doet draaien, het is harmonie en evenwicht. Een evenwicht dat u met deze bouw nog verder verstoort.	Dit deel van de zienswijze geeft geen aanleiding tot specifieke beantwoording.	Nee
8	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
9	De 'groene verbinding' over de A27 is niet zo groen en doet weinig voor de omgeving. Een glazen overkapping zoals van Movares doet dat wel. Dit moet direct worden onderzocht en ingevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
10	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
11	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
12	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidsschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee

ZWE-00879	1	<p>Hieronder stel ik u op de hoogte van mijn zienswijze aangaande het ontwerptracébesluit Ring Utrecht. De argumenten voor de in het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) voorgestelde verbreding overtuigen mij niet.</p> <p>Nut en noodzaak</p> <p>Het voorliggende plan stuit op enkele grote uitdagingen in de uitvoering, waardoor dit project al een forse begroting heeft. Het is voor mij niet overtuigend dat deze hoge kosten gerechtvaardigd zijn, als je de opbrengsten van dit project er tegen afzet. Er is filevorming maar de files op dit traject staan niet prominent in de file top 50. Bovendien zal dit project, ook in de meest gunstige berekeningen van Rijkswaterstaat zelf, de files na oplevering niet oplossen. Dat betekent dat er veel gemeenschapsgeld wordt gestoken in een relatief klein probleem, dat ook nog eens niet wordt opgelost.</p> <p>Ik maak me ook zorgen over hoe reëel deze begroting is. Gezien de enorme budgetoverschrijdingen bij grote projecten in de afgelopen decennia en de uitdagingen in dit project, waarvan enkelen nog niet volledig zijn uitgedacht, lijkt mij overschrijding van budget en tijd te verwachten.</p> <p>Onderzoek wijst uit dat meer en bredere wegen leiden tot meer verkeer. Automobilisten zullen een alternatieve route minder snel overwegen, met als gevolg dat deze regio meer autoverkeer zal moeten verwerken. Dat betekent meer luchtvervuiling en geluidsoverlast. Het effect van de verbreding zal snel zijn uitgewerkt, zoals ook blijkt uit ervaring met de verbreding A2 en A4. De verwachting is dat in 2030 de vertraging gelijk is aan nu, veroorzaakt door meer verkeer op de Ring Utrecht Het verbreden van de bak in Amelissewaard is overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op beschadiging van het folie met zich mee.</p> <p>Heel recent zijn de effecten van de verbreding van de A4 duidelijk geworden. De VID stelt dat "duidelijk is dat met name de opdeling van de A4 bij Leiden in een hoofd en parallelbaan de doorstroming geen goed heeft gedaan. We staan weer vaker stil, dus kunnen we stellen dat de maatregelen averechts effect sorteren. De definitieve oplossing, die € 600.000.000 heeft gekost, geeft verdubbeling van de filedruk." In het OTB is op een zelfde manier sprake van het scheiden van verkeersstromen, waardoor flexibel gebruik van de weg onmogelijk wordt gemaakt. Het lijkt mij dat we hiermee hetzelfde effect zullen krijgen als nu blijkt op te treden op de A4.</p> <p>Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximumsnelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Uit het deelrapport Verkeer en de oplegnotitie Verkeer 2020 valt op te maken dat het project Ring Utrecht leidt tot een verbetering van de doorstroming op de Ring Utrecht en het onderliggend wegennet in de regio. In de situatie zonder project wordt niet voldaan aan de streefwaarden voor de reistijdverhoudingen, maar in de projectsituatie wel. Ook het aantal filelocaties neemt af. Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan de oplossing van vijf files uit de filetop50. De hoogst genoteerde file staat op nummer 4 op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Dit is toegelicht in de toelichting van het tracébesluit, paragraaf 2.1 tabel 2.2.</p>	Ja
	2	<p>In het OTB is gekozen voor een ontwerpssnelheid van 130 km per uur. Dit als uitgangspunt voor een dergelijk project te kiezen lijkt mij een partijpolitieke keuze. Het lijkt erop dat dit uitgangspunt niet uit rationele overwegingen maar op emotionele gronden is gekozen. Uit onderzoek is gebleken dat 130 km per uur weinig tijdswinst oplevert, hooguit enkele minuten. Inmiddels is ook uit onderzoek gebleken wat het effect op luchtkwaliteit is. Aangezien de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, laat staan aan het streven van de WHO, is dit een belangrijk argument. Tel daarbij op de stijging van het aantal verkeersdoden (9% in 2015) waarvan het grootste deel op de 130 km-wegen.</p> <p>Minister Schultz heeft in de tweede kamer als argument genoemd dat 130 km per uur kunnen rijden "beter aansluit bij de beleving van de weggebruiker." Waarmee het duidelijk is dat het emotionele argument hier prevaleert.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. (de laatste zin kan dan weg).</p> <p>In het tracébesluit is niet gekozen voor een ontwerpssnelheid van 130 kilometer per uur. Als onderdeel van het maatregelenpakket van het kabinet om de stikstofproblematiek aan te pakken, is met ingang van 16 maart 2020 de toegestane maximumsnelheid op alle autosnelwegen overdag verlaagd naar 100 km/uur. Dit betekent dan ook dat op de A27 en op de hoofdrijbanen van de A12 (overdag) een maximumsnelheid van 100 km/u geldt. Op de parallelbaan van de A12 geldt een snelheid van 80 km/u.</p> <p>Op verbindingswegen is sprake van op- en afbouwende snelheden. De drie wegvakken in tabel 3.1. betreffen het wegvak A28 waterlinieweg-Rijnsweerd waar de snelheid daalt van 100 naar 70 km/uur. De verbindingsweg A28 Oost naar A27 Zuid gaat van 70 naar</p>	Ja

		100 km/uur en de verbindingsweg van de A27 Noord naar A28 Oost gaat van 50 naar 80 km/uur. De snelheden zijn vastgelegd in art. 1.6 van het Tracébesluit.	
3	<p>Milieu en gezondheid</p> <p>In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. Er is een compensatieverplichting maar op de informatieavond van Rijkswaterstaat is pijnlijk duidelijk geworden dat deze compensatie van 16 hectare bos niet realiseerbaar is in de regio van dit tracé. Het afkopen is nog niet in de begroting opgenomen maar zal wel de realiteit zijn. De schade die hiermee wordt aangebracht is dus onherstelbaar. Deze regio heeft al weinig groen, wat er is verdient bescherming. Het wordt steeds duidelijker hoe belangrijk groen in de directe nabijheid is voor de luchtkwaliteit. Met een steeds sneller groeiende bevolking in deze stedelijke regio is dit ook een economisch argument. Immers, het begint steeds duidelijker te worden wat de olopende kosten zijn in gezondheidszorg bij slechte luchtkwaliteit.</p> <p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie, gebruikt in de huidige bak bij Amelisweerd, gaat daar de grondwaterstand veranderen. Wat hiervan de gevolgen zullen zijn op dit unieke natuurgebied is niet in kaart gebracht.</p> <p>De bouwwerkzaamheden zullen minimaal 8 Jaar in beslag nemen. Gedurende deze periode is er sprake van veel meer geluidsoverlast en verslechterde luchtkwaliteit. Deze periode acht ik onaanvaardbaar voor de grote groep bewoners langs dit tracé afgezet tegen wat daar uiteindelijk dan tegenover zou moeten staan.</p>	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermde) soorten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p>	Ja

		<p>In tegenstelling tot hetgeen inspreker stelt vindt compensatie van natuur (Natuurnetwerk Nederland of NNN) en bos/houtopstanden wel binnen de regio plaats. De voorgestelde locaties voor natuurcompensatie dragen alle bij aan het versterken van de ecologische structuur ten oosten van de stad Utrecht. In het proces zijn locaties onderzocht die dichterbij het landgoed Amelisweerd aanliggen. Om verschillende redenen (onder andere grondeigendom) zijn deze locaties afgevalen. Compensatie van bos/houtopstanden vindt op meerdere locaties, maar eveneens binnen de regio Utrecht, plaats.</p>	
4	<p>Ondeugdelijkheden in het plan, bouwwerkzaamheden, risico's De bouwperiode bedraagt (minimaal) 8 Jaar. Dat is zo lang dat alle risico's goed in kaart gebracht moeten zijn. Hierover vind ik in de plannen te weinig of slecht toetsbare informatie. Wat zijn de risico's op: veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd); beschadiging van het folie; trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen; regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode; verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van de stad Utrecht; bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers; verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast? Het OTB overtuigt niet dat gedurende de bouwperiode de veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden wordt geborgd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>De veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden is, naast het beperken van hinder, een belangrijk uitgangspunt voor de realisatiefase. In het contract met de aannemer(s) worden hiervoor randvoorwaarden opgenomen en de aannemers worden uitgedaagd om hiervoor een zo goed mogelijke werkwijze te ontwikkelen. Zie ook het algemene deel van de Nota van Antwoord over bouwhinder en verkeershinder. Tijdens de realisatie worden tevens maatregelen getroffen om de overlast te beperken. Zo wordt voorzien in tijdelijke geluidswerende voorzieningen bij Amelisweerd en worden eisen gesteld aan o.a. de geluidsemisatie en de uitstoot van materieel. Ook worden er eisen gesteld aan de maximale geluidsemisatie en de bouwplaatsverlichting tijdens de realisatie.</p> <p>Rijkswaterstaat heeft in het geactualiseerde MER de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In het MER zijn de effecten van deze bouwmethode beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. De maatregelen zorgen er ook voor dat een mogelijke beïnvloeding van de grondwaterstand wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.</p> <p>Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt.</p> <p>Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Ja

	<p>5 Conclusie Ik ben niet overtuigd van de noodzaak van de verbreding. Het fileprobleem dat de plannen in het OTB zouden moeten oplossen, is niet groot genoeg om de kosten te rechtvaardigen: niet alleen de minimaal 1,1 miljard Euro maar ook de onherstelbare schade aan het milieu met alle maatschappelijke gevolgen en de toenemende kosten van de gezondheidszorg. Ik ben niet overtuigd van de haalbaarheid van de plannen zoals voorgesteld in het OTB binnen het genoemde budget. De risico's zijn onvoldoende in kaart gebracht en we weten inmiddels dat grote projecten als deze met veel onzekerheden leiden tot enorme budgetoverschrijdingen. Ik ben niet overtuigd dat dit project, eenmaal uitgevoerd, daadwerkelijk de files gaat oplossen. Recente ervaringen wijzen eerder op het tegendeel. Al met al ben ik niet overtuigd van de toekomstbestendigheid van dit OTB A27/A12 Ring Utrecht plan en ik vind de kosten van dit project onaanvaardbaar. Ik verzoek u mijn zienswijzen mee te nemen om daarmee het ontwerp-tracébesluit te verbeteren. Bij voorbaat dank voor uw aandacht.</p>	<p>Wat betreft uw conclusie kan worden gesteld dat het project kan worden uitgevoerd binnen het taakstellend budget. Bij de raming van het project wordt rekening gehouden met onzekerheden en risico's bij de uitvoering, daar zit een zekere reservering voor in de raming. Zie voor de andere punten uit uw conclusie de eerdere beantwoording.</p>	<p>Nee</p>
<p>ZWE-00880</p>	<p>1 Mag ik verzoeken de argumenten van de Kracht van Utrecht mee te wegen? Deze organisatie heeft een goede analyse gemaakt van nut en noodzaak: zie http://krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/447-mkba-ring-utrecht-in-nieuwe-wlo-scenarios. U wilt toch niet beweren dat wij vanaf nu 100 jaar lang in hoge economische groei blijven, dat wij vanaf nu 100 jaar lang op fossiele brandstof blijven rijden, EN dat de Nederlandse maatschappij geen extra kosten te verduren krijgt omdat u jarenlang wegen moet afsluiten? Elk van deze beweringen is onrealistisch, maar als u dat voor minstens 1 ervan zou toegeven zou u direct besluiten het hele project te schrappen wegens ontbreken van rendement.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	<p>Nee</p>
	<p>2 Ik sluit mij graag aan bij de wens van de provincie Utrecht zoals die tijdens de Statenvergadering van maandag 6 juni 2016 naar voren kwam: De provincie wil dat de minister de noodzaak van de verbreding van de Ring Utrecht beter onderbouwt. Provinciepolitici willen weten welke verkeerstechnische en economische argumenten er zijn om de A27 en de A12 te verbreden. De plannen moeten worden getoetst "aan de meest actuele onderzoeksresultaten en groeiscenario's". Het besluit zoals het er nu ligt is gebaseerd op oude cijfers en prognoses. Ook gaat de provincie vragen om betere natuurcompensatie.</p>	<p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie.</p>	<p>Ja</p>

		<p>Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermde) soorten).</p>	
3	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
4	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
6	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
7	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten.	Ja
		In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.	

		Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	
9	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisseweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisseweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Ja
10	Ik wijs u er graag op dat het hier gaat om heel veel (belasting)geld, waarbij risico's niet zijn meegenomen, waardoor er veel kans is dat de kosten niet binnen de toch al forse begroting van 1,2 miljard zullen blijven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
11	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisseweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
12	Voor het ontwerptractébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
13	Van goed, intelligent, beleid mogen we verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een wel heel slecht voorbeeld: als het al even werkt, dan toch zeker niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in verhevigde mate zullen terugkomen. Meer asfalt leidt tot meer files. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer: dat kan beter, frequenter en betrouwbaarder. Investeer daarin, dat is zinvol en daarmee zullen we, juist op de lange duur, meer geholpen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
14	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
15	Bovendien is er een uitstekend alternatief: een beter gebruik maken van de ruimte die de weg nu inneemt.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
ZWE-00881	Hier is onze zienswijze over de geplande verbreding van de A27 in de buurt van de wijk Lunetten. Wij wonen inmiddels zes jaar met plezier in de wijk Lunetten. Wij wonen vlakbij de verbindingsweg van de A27 naar de A12, met vanuit onze achtertuin uitzicht op stadsboerderij de Koppel. Toen wij zes jaar geleden voor deze woning kozen hebben we het veel gehad over de invloed van de luchtverontreiniging op onze kinderen. Uiteindelijk hebben toch gekozen voor de woning in verband met het vele groen in de buurt en de	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).	Ja

	<p>fijne speelmogelijkheden. Wij hoopten ook dat de luchtkwaliteit alleen maar zou verbeteren door nieuwe technologieën zoals hybride en elektrische auto's.</p> <p>Nu dreigen de wegen die ons omringen breder en drukker te worden en dat vinden wij een zorgelijke ontwikkeling. Het is nu al zo dat de geluidsoverlast tijdens een wandeling door het park hinderlijk is en we aan de lappen waarmee we onze ramen schoonmaken kunnen zien dat er veel roet neerslaat. Dit zien wij liever verbeteren dan verslechteren.</p> <p>De geluidsoverlast speelt ook in het unieke natuurgebied Amelisweerd waar we als Utrechters trots op zijn. Het constante gezoem komt helaas niet van bijen maar van de A27 erlangs.</p> <p>Wij hebben gehoord dat als het sociale verkeer op de ring met 10 procent afneemt dat dan het hele fileprobleem verdwijnt. Met het geld wat nu gereserveerd wordt voor een enorm bouwproject zijn vast creatieve projecten mogelijk om mensen in het OV of op de fiets te krijgen. Of simpelweg te laten wachten tot na de spits. Zeil proberen we ons autogebruik tot een minimum te beperken. Woon-werk verkeer naar Rotterdam doen we met fiets en openbaar vervoer. De kinderen gaan ook dagelijks op de fiets naar hun school in het centrum van Utrecht. Tijdens die fietstochten zijn we ons ook bewust van de slechte luchtkwaliteit. We hopen dat het gezondheidsvoordeel van fietsen in de toekomst de nadelen van het inademen van fijnstof en andere luchtvervuiling zal overtreffen! Het voorgestelde project en de bijbehorende kosten lijken niet in verhouding te staan tot de grootte van de huidige fileproblemen.</p>	<p>U geeft aan dat als het sociale verkeer met tien procent afneemt er geen fileprobleem meer is op de ring. Een onderzoek wat dit aantoont is niet bekend.</p>	
2	<p>Tot slot nog dit: de duur van het project wordt nu al geschat op vele jaren (8) en gezien de gevaren van wateroverlast zou het ons niet verbazen als dit nog een voorzichtige schatting is. Gaan wij acht jaar geluidsoverlast door bouwwerkzaamheden tegemoet? En acht jaar omleidingen en extra drukte op alternatieve wegen? We hopen dat als het onverhoopt doorgaat dat de geluidsschermen preventief verhoogd en verbeterd worden!</p> <p>Als de plannen voor de verbreding van de snelwegen door gaan is de kans groot dat wij, met pijn in ons hart, Utrecht verlaten.</p>	<p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Het tracébesluit doet geen uitspraak over de fasering van het aanbrengen van de geluidsschermen; er is dus geen toezegging mogelijk dat dit preventief plaats vindt. Zie ook het algemene deel van de Nota van Antwoord over bouwhinder en verkeershinder.</p>	Ja
ZWE-00882	<p>1 Graag vraag ik uw aandacht voor mijn opinie met betrekking tot het OTB Ring Utrecht. Dit plan is in de eerste plaats allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.</p> <p>Ik woon in Utrecht Lunetten en maak me ernstige zorgen over de gevolgen als het plan voor de verbreding van de A27 wordt doorgezet.</p>	<p>De ontwikkelde landelijke toekomstscenario's van de planbureaus CPB en PBL zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de groei van de economie, autobezit en autogebruik, thuiswerken, toepassing van meer elektronica in het verkeer, elektrische fiets en andere innovatieve ontwikkelingen, et cetera meegenomen (zie desbetreffende rapportages van CPB/PBL over WLO1 en WLO2). Die landelijke toekomstscenario's vormen weer input voor de verkeersmodellen die zijn toegepast in het project Ring Utrecht. Zo wordt er onder meer rekening gehouden met een toenemend gebruik van het openbaar vervoer in de toekomst en afnemend autobezit.</p> <p>De ontwikkeling van de zelfrijdende auto is omgeven met zoveel onzekerheden, dat die nog niet verwerkt is in de toekomstscenario's van de planbureaus, ook niet in de meest</p>	Ja

		<p>recente. Zie ook het positieve commentaar van de Commissie m.e.r. op de gehanteerde uitgangspunten bij het OTB.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Zie de bijlage bij de oplegnotitie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde uitgangspunten en bronnen.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
2	<p>Milieu en gezondheid</p> <p>Toename broeikasgassen</p> <p>Op milieugebied is er niet veel goeds te verwachten van dit plan. Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit alleen maar toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de aarde. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Als de maximum snelheid naüt 80 km per uur gaat is verbreding niet eens meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden!</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	Ja
3	<p>Geluidsoverlast</p> <p>Deze is nu al onaanvaardbaar groot, zeker in Lunetten (evenals de slechte luchtkwaliteit). De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd, Lunetten en Utrecht-Noord zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg echt te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De schermen moeten overal op zijn minst 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg het geluid flink te verlagen. Overigens moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van volledig geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.</p> <p>Overigens, als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Gezien het feit dat de woonwijken in het zuiden van Utrecht nu al erg veel te lijden hebben onder de grote geluidsoverlast.</p>	<p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p>	Ja
4	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog steeds niet aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring</p>	<p>In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze</p>	Ja

	<p>Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Ook zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen toenemen. Hierdoor zal de lucht nog vaker worden. Het aantal inwoners in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook zeer waarschijnlijk dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit. Utrecht nog langer niet aan de EU-normen voldoet. Het is daarnaast volstrekt niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese richtlijnen. Als overheid heeft u de plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven.</p>	<p>dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.</p> <p>De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd.</p> <p>De WHO gezondheidsadvieswaarden, die lager liggen dan de huidige EU-normen, zullen mogelijk in 2030 als norm gelden. Na realisatie (2029) zal door de jaarlijkse NSL monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.</p>	
5	<p>Gevaarlijke stoffen Het gevaar voor omwonenden door het vrijkomen van gevaarlijke stoffen neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.</p>	<p>In de milieu-effectrapportage en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook Rijkswaterstaat neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.</p>	Nee
6	<p>Natuurcompensatie De voorgestelde 'natuurcompensatie' is een wassen neus. Amelisweerd is een eeuwenoud rivierbos. Deze bomen hebben een historie en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders neer te zetten. Het idee dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden gecompenseerd door elders wat bomen te planten is ronduit respectloos. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn mag u niet meer in aanmerking nemen voor compensatie. Het zou een gotspe zijn dat u Amelisweerd opoffert en als een zoethoudertje een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt. Op dit moment biedt het Ontwerp Tracébesluit onacceptabel weinig garantie voor compensatie die wel compenseert. Trek het in.</p>	<p>Uit veel reacties is de grote waarde gebleken van Amelisweerd voor de stad en de regio. Het is voor veel mensen, met recht, een zeer waardevol natuur- en recreatiegebied. Het project Ring Utrecht heeft als doelstelling om, naast de doorstroming en de veiligheid van het verkeer, waar mogelijk ook de leefkwaliteit te vergroten. Het ruimtebeslag is zo veel mogelijk geminimaliseerd en er worden diverse compensatie- en mitigatiemaatregelen getroffen. Toch kunnen niet alle natuur- en recreatiegebieden volledig worden gespaard. Zo ook langs de A27: ter hoogte van Amelisweerd kan aan twee zijden een bosstrook van 15 meter breed niet behouden blijven. Wel wil het project iets terug doen, voor de natuur, voor recreatie, en voor het landgoed. De verloren gegane natuur en bomen worden ruimhartig gecompenseerd op andere locaties. Tevens komt er over de A27 een overkapping: een Groene Verbinding die de stad Utrecht beter verbindt met het landgoed Amelisweerd.</p>	Nee
7	<p>Overlast tijdens uitvoering Geluidsoverlast, stank en verslechterde luchtkwaliteit De overlast gedurende de uitvoering zal heel heftig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg deels wordt geblokkeerd. En dan past het u niet om deze overhaast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Als het erop aankomt tellen toch de euro's zwaarder, want dat u niet om de omgeving geeft blijkt wel uit het feit dat u vasthoudt aan dit onzalige project.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
8	<p>Trillingen in de bodem Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen,</p>	<p>Het hoofdstuk 16 van de milieu-effectrapportage gaat over de effecten tijdens de werkzaamheden. Rijkswaterstaat streeft er naar de bouwhinder bij de werkzaamheden te beperken, waaronder trillinghinder. In deze paragraaf wordt beschreven hoe de beperking van bouwhinder wordt ingevuld.</p>	Nee

	<p>maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het OTB schiet in dezen ernstig tekort.</p>	<p>Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de zowel de omgeving als het verkeer. Echter, alle werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, zullen worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer. Naast bovenstaande verplichtingen neemt Rijkswaterstaat in de aanbesteding en het contract voor de realisatie met de opdrachtnemer(s), specifieke prikkels (zoals de gunningscriteria) op om de aannemer te stimuleren het belang van de omgeving, zowel de bewoners, de bedrijven maar ook de natuur (waaronder ecologische verbindingen) en het stedelijk groen, in voldoende mate mee te laten wegen bij zijn keuze voor de manier waarop en waar hij zijn werk uit gaat voeren. Het vaststellen van zowel de contracteisen ten aanzien van de bouwhinder als de invulling van het gunningscriterium beperking bouwhinder vindt in nauwe afstemming met alle betrokken gemeenten en de provincie plaats.</p>	
9	<p>Gevaar van verzakking Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht! Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het folie beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico! Voeg daarbij de zeer gebrekkige economische onderbouwing van het project en u zult met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand is daarom nagenoeg uitgesloten. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p>	Ja
ZWE-00883	<p>1 Het voorliggende plan stuit op enkele grote uitdagingen in de uitvoering, waardoor dit project al een forse begroting heeft. Het is voor mij niet overtuigend dat deze hoge kosten gerechtvaardigd zijn, als je de opbrengsten van dit project er tegen afzet. Er is filevorming maar de files op dit traject staan niet prominent in de file top 50. Bovendien zal dit project, ook in de meest gunstige berekeningen van Rijkswaterstaat zelf, de files na oplevering niet oplossen. Dat betekent dat er veel gemeenschapsgeld wordt gestoken in een relatief klein probleem, dat ook nog eens niet wordt opgelost.</p>	<p>De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Nee
	<p>2 Ik maak me ook zorgen over hoe reëel deze begroting is. Gezien de enorme budgetoverschrijdingen bij grote projecten in de afgelopen decennia en de uitdagingen in dit project, waarvan enkele nog niet volledig zijn uitgedacht, lijkt mij overschrijding van budget en tijd te verwachten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Nee
	<p>3 Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in</p>	Ja

	<p>verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	
4	<p>Inmiddels is ook uit onderzoek gebleken wat het effect op luchtkwaliteit is. Aangezien de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, laat staan aan het streven van de WHO, is dit een belangrijk argument. Tel daarbij op de stijging van het aantal verkeersdoden (9% in 2015) waarvan het grootste deel op de 130 km-wegen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.</p>	Nee
5	<p>Minister Schultz heeft in de Tweede Kamer als argument genoemd dat 130 km per uur kunnen rijden "beter aansluit bij de beleving van de weggebruiker." Waarmee het duidelijk is dat het emotionele argument hier prevaleert.</p>	<p>In het ontwerp-tracébesluit wordt nergens genoemd dat een snelheid van 130 km per uur gehanteerd wordt.</p>	Nee
6	<p>Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.</p>	Nee
7	<p>Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten en de geluidsoverlast wordt beperkt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.</p>	Nee
8	<p>Heel recent zijn de effecten van de verbreding van de A4 duidelijk geworden. De VID stelt dat "duidelijk is dat met name de opdeling van de A4 bij Leiden in een hoofd en parallelbaan de doorstroming geen goed heeft gedaan. We staan weer vaker stil, dus kunnen we stellen dat de maatregelen averechts effect sorteren. De definitieve oplossing, die € 600.000.000 heeft gekost, geeft verdubbeling van de filedruk." In het OTB is op een zelfde manier sprake van het scheiden van verkeersstromen, waardoor flexibel gebruik van de weg onmogelijk wordt gemaakt. Het lijkt mij dat we hiermee hetzelfde effect zullen krijgen als nu blijkt op te treden op de A4.</p>	<p>In uw zienswijze verwijst u naar recente ervaringen met de verbreding van de A4 en dat een systeem van 2x6 rijstroken in de Bak afdoende zou zijn. Vanwege verkeersonveiligheid is een systeem van 2x6 rijstroken (zonder vluchtstrook) in de Bak, waarbij zware verkeersstromen elkaar moeten kruisen, niet gewenst. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp worden daarom de verkeersstromen in de Bak zoveel mogelijk uit elkaar gehaald, waardoor minder rijstrookwisselingen plaatsvinden, wordt voldoende wegcapaciteit in de Bak gerealiseerd om de huidige en toekomstige verkeersstromen af te kunnen wikkelen, en worden waar mogelijk vluchtstroken aangelegd. Hierbij is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen zoals bij de A4. In de noord-zuid richting komt namelijk een aparte hoofdrijbaan met 4 rijstroken naar de A12 richting Den Haag, en een hoofdrijbaan met 3 rijstroken naar de A27 richting Breda en A12 richting Arnhem. In de zuid-noord richting komt een hoofdrijbaan met 5 rijstroken naar de A27 richting Hilversum en de A28 richting Amersfoort/Utrecht, en een zogeheten bypass met 2 rijstroken van de A27 vanuit Breda naar de A28 richting Amersfoort.</p>	Nee
9	<p>Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximum-snelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.</p>	<p>Als onderdeel van het maatregelenpakket van het kabinet om de stikstofproblematiek aan te pakken, is met ingang van 16 maart 2020 de toegestane maximumsnelheid op alle autosnelwegen overdag verlaagd naar 100 km/uur. Dit betekent dan ook dat op de A27 en op de hoofdrijbanen van de A12 (overdag) een maximumsnelheid van 100 km/u geldt. Op de parallelbaan van de A12 geldt een snelheid van 80 km/u. De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een</p>	Ja

		<p>maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	
10	<p>In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. Er is een compensatieverplichting maar op de informatieavond van Rijkswaterstaat is pijnlijk duidelijk geworden dat deze compensatie van 16 hectare bos niet realiseerbaar is in de regio van dit tracé. Het afkopen is nog niet in de begroting opgenomen maar zal wel de realiteit zijn. De schade die hiermee wordt aangebracht is dus onherstelbaar. De stad Utrecht heeft al weinig groen, wat er is verdient bescherming. Amelisweerd heeft een belangrijke functie voor de stad, niet alleen als recreatiegebied, maar ook voor de luchtkwaliteit. Met een steeds sneller groeiende bevolking in deze stedelijke regio is dit ook een economisch argument. Immers, het begint steeds duidelijker te worden wat de oplopende kosten zijn in gezondheidszorg bij slechte luchtkwaliteit.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p>	Nee
11	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p>	Ja
12	<p>De bouwwerkzaamheden zullen minimaal 8 jaar in beslag nemen. Gedurende deze periode is er sprake van veel meer geluidsoverlast en verslechterde luchtkwaliteit. Dat zal leiden tot meer slaapttekorten en toename van gerelateerde psychische klachten. Deze periode acht ik onaanvaardbaar voor de grote groep bewoners langs dit tracé, afgezet tegen wat daar uiteindelijk dan tegenover komt te staan. De overheid heeft de plicht voor haar burgers te zorgen, ook de burgers die langs het bouwtracé wonen.</p>	<p>De Europese luchtnormen mogen niet worden overschreden. Voor de dagnorm fijn stof PM10 staat een concentratiewaarde van 50 µg/m3 die 35 keer per jaar mag worden overschreden. Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Elk jaar vindt een monitoring van het NSL plaats. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide voor verschillende jaren in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De NSL monitoring is openbaar en te vinden op www.nsl-monitoring.nl. Dit geldt ook voor de periode tijdens de bouw.</p> <p>Alle werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, zullen worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.</p> <p>Bouwhinder wordt ook meegenomen in het contract voor uitvoering van de wegaanpassing. Voor het vaststellen van zowel de contracteisen ten aanzien van de bouwhinder als de invulling van het gunningscriterium beperking bouwhinder vindt in nauwe afstemming met alle betrokken gemeenten en de provincie plaats.</p>	Nee
13	<p>Ondeugdelijkheden in het plan, bouwwerkzaamheden, risico's</p> <p>De bouwperiode bedraagt (minimaal) 8 jaar. Dat is zo lang dat alle risico's goed in kaart gebracht moeten zijn. Hierover vind ik in de plannen te weinig of slecht toetsbare</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Ja

		<p>informatie. Wat zijn de risico's op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd); - beschadiging van het folie; - trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen; - regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode; - verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van de stad Utrecht; - bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers; - verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast? <p>Het OTB overtuigt niet dat gedurende de bouwperiode de veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden wordt geborgd.</p>	<p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	
ZWE-00884	1	Houdt Utrecht aantrekkelijk voor het groeiend aantal bewoners door het zo groen en schoon mogelijk te maken en niet te offeren aan een heilloze, geldverslinderde verbreding van de snelwegen rondom de stad!	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
	2	RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).	Nee
	3	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	4	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
	5	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fouragegebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020.	Ja
	6	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	7	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptraacébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptraacébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptraacébesluit 6 weken ter visie worden	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige	Nee

		gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptracébesluit mag stellen.	situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	
	8	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
ZWE-00885	1	Het voorliggende plan stuit op enkele grote uitdagingen in de uitvoering, waardoor dit project al een forse begroting heeft. Het is voor mij niet overtuigend dat deze hoge kosten gerechtvaardigd zijn, als je de opbrengsten van dit project er tegen afzet. Er is filevorming maar de files op dit traject staan niet prominent in de file top 50. Bovendien zal dit project, ook in de meest gunstige berekeningen van Rijkswaterstaat zelf, de files na oplevering niet oplossen. Dat betekent dat er veel gemeenschapsgeld wordt gestoken in een relatief klein probleem, dat ook nog eens niet wordt opgelost.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	2	Ik maak me ook zorgen over hoe reëel deze begroting is. Gezien de enorme budgetoverschrijdingen bij grote projecten in de afgelopen decennia en de uitdagingen in dit project, waarvan enkele nog niet volledig zijn uitgedacht, lijkt mij overschrijding van budget en tijd te verwachten.	De risico's van de uitvoering worden beheersbaar geacht. In de huidige raming zijn kosten opgenomen van de mogelijke risico's.	Nee
	3	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
	4	Inmiddels is ook uit onderzoek gebleken wat het effect op luchtkwaliteit is. Aangezien de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, laat staan aan het streven van de WHO, is dit een belangrijk argument.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee

	Tel daarbij op de stijging van het aantal verkeersdoden (9% in 2015) waarvan het grootste deel op de 130 km-wegen.		
5	Minister Schultz heeft in de Tweede Kamer als argument genoemd dat 130 km per uur kunnen rijden "beter aansluit bij de beleving van de weggebruiker." Waarmee het duidelijk is dat het emotionele argument hier prevaleert.	In het ontwerp-tracébesluit wordt nergens genoemd dat een snelheid van 130 km per uur gehanteerd wordt.	Nee
6	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
7	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
8	Heel recent zijn de effecten van de verbreding van de A4 duidelijk geworden. De VID stelt dat "duidelijk is dat met name de opdeling van de A4 bij Leiden in een hoofd en parallelbaan de doorstroming geen goed heeft gedaan. We staan weer vaker stil, dus kunnen we stellen dat de maatregelen averechts effect sorteren. De definitieve oplossing, die € 600.000.000 heeft gekost, geeft verdubbeling van de filedruk." In het OTB is op een zelfde manier sprake van het scheiden van verkeersstromen, waardoor flexibel gebruik van de weg onmogelijk wordt gemaakt. Het lijkt mij dat we hiermee hetzelfde effect zullen krijgen als nu blijkt op te treden op de A4.	U pleit in uw zienswijze verwijst u naar recente ervaringen met de verbreding van de A4 en dat een systeem van 2x6 rijstroken in de Bak afdoende zou zijn. Vanwege verkeersonveiligheid is een systeem van 2x6 rijstroken (zonder vluchtstrook) in de Bak, waarbij zware verkeersstromen elkaar moeten kruisen, niet gewenst. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp worden daarom de verkeersstromen in de Bak zoveel mogelijk uit elkaar gehaald, waardoor minder rijstrookwisselingen plaatsvinden, wordt voldoende wegcapaciteit in de Bak gerealiseerd om de huidige en toekomstige verkeersstromen af te kunnen wikkelen, en worden waar mogelijk vluchtstroken aangelegd. Hierbij is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen zoals bij de A4. In de noord-zuid richting komt namelijk een aparte hoofdrijbaan met 4 rijstroken naar de A12 richting Den Haag, en een hoofdrijbaan met 3 rijstroken naar de A27 richting Breda en A12 richting Arnhem. In de zuid-noord richting komt een hoofdrijbaan met 5 rijstroken naar de A27 richting Hilversum en de A28 richting Amersfoort/Utrecht, en een zogeheten bypass met 2 rijstroken van de A27 vanuit Breda naar de A28 richting Amersfoort.	Nee
9	Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximum-snelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.	Op de A27 en de hoofdrijbaan van de A12 zal conform het recent gewijzigde landelijk beleid (overdag) 100 km/u worden gereden. De (overige) maximumsnelheden voor de Ring Utrecht zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
10	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. Er is een compensatieverplichting maar op de informatieavond van Rijkswaterstaat is pijnlijk duidelijk geworden dat deze compensatie van 16 hectare bos niet realiseerbaar is in de regio van dit tracé. Het afkopen is nog niet in de begroting opgenomen maar zal wel de realiteit zijn. De schade die hiermee wordt aangebracht is dus onherstelbaar. De stad Utrecht heeft al weinig groen, wat er is verdient bescherming. Amelisweerd heeft een belangrijke functie voor de stad, niet alleen als recreatiegebied, maar ook voor de luchtkwaliteit. Met een steeds sneller groeiende bevolking in deze stedelijke regio is dit ook een economisch argument. Immers, het begint steeds	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

	duidelijker te worden wat de oplopende kosten zijn in gezondheidszorg bij slechte luchtkwaliteit.		
11	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
12	De bouwwerkzaamheden zullen minimaal 8 jaar in beslag nemen. Gedurende deze periode is er sprake van veel meer geluidsoverlast en verslechterde luchtkwaliteit. Dat zal leiden tot meer slaaptkortingen en toename van gerelateerde psychische klachten. Deze periode acht ik onaanvaardbaar voor de grote groep bewoners langs dit tracé, afgezet tegen wat daar uiteindelijk dan tegenover komt te staan. De overheid heeft de plicht voor haar burgers te zorgen, ook de burgers die langs het bouwtracé wonen.	De Europese luchtnormen mogen niet worden overschreden. Voor de dagnorm fijn stof PM10 staat een concentratiewaarde van 50 µg/m3 die 35 keer per jaar mag worden overschreden. Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Elk jaar vindt een monitoring van het NSL plaats. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide voor verschillende jaren in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De NSL monitoring is openbaar en te vinden op www.nsl-monitoring.nl . Dit geldt ook voor de periode tijdens de bouw. Alle werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen, zullen worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer. Bouwhinder wordt ook meegenomen in het contract voor uitvoering van de wegaanpassing. Voor het vaststellen van zowel de contracteisen ten aanzien van de bouwhinder als de invulling van het gunningscriterium beperking bouwhinder vindt in nauwe afstemming met alle betrokken gemeenten en de provincie plaats.	Nee
13	Ondeugdelijkheden in het plan, bouwwerkzaamheden, risico's De bouwperiode bedraagt (minimaal) 8 jaar. Dat is zo lang dat alle risico's goed in kaart gebracht moeten zijn. Hierover vind ik in de plannen te weinig of slecht toetsbare informatie. Wat zijn de risico's op: - veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd); - beschadiging van het folie; - trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen; - regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode; - verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van de stad Utrecht; - bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers; - verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast? Het OTB overtuigt niet dat gedurende de bouwperiode de veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden wordt geborgd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder). De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja

ZWE-00886	1	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af.	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Nee
	2	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	3	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het vlies scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	4	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	5	De 'Duurzame weg': een glazen overkapping over de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd is nooit in stemming gebracht, maar wordt niet nader onderzocht. Dit is zeer nalatig en dient alsnog te gebeuren. Positieve uitkomst moet worden meegenomen in ontwerp.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
	6	De 'Duurzame weg': een glazen overkapping over de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd is nooit in stemming gebracht, maar wordt niet nader onderzocht. Dit is zeer nalatig en dient alsnog te gebeuren. Positieve uitkomst moet worden meegenomen in ontwerp.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
	7	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	8	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid	Nee

		van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	
9	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tusseliggende kantoorbebouwing.	Nee
10	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
11	Voor het ontwerptractébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
12	Voor het ontwerptractébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
13	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
14	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
15	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke	Ja

		<p>uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.</p>	
16	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
17	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	Ja
18	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatiegebieden in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Nee
19	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
20	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
21	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
22	Er kan veel gemeenschapsgeld bespaard worden, geld dat mijns inziens beter besteed kan worden aan de bouw van parkeergarages en verbetering van het openbaar vervoer tussen deze garages en de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat zal heel veel autoverkeer schelen en is bovendien goed voor milieu en klimaat! Bovendien wordt door erg veel automobilisten de voortdurende wisseling van toegestane snelheden (en het daarmee samenhangende risico van bekeuringen) als zeer irritant ervaren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

ZWE-00887	1	Van goed intelligent beleid mogen we verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan wel een heel slecht voorbeeld: als het al even werkt dan toch zeker niet lang. De verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen in verhevigde mate zullen terugkeren. Het alternatief is: inzetten op verbetering openbaar vervoer en fietsvoorzieningen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)	Nee
	2	Wie zit er eigenlijk achter dit project? Vervoerders EVO en TLN pleiten voor een bereikbaar Nederland. Een wens waarin iedereen zich kan vinden lijkt me. Alleen trekt u er een totaal verkeerde conclusie uit. Zij willen vooral het aantal personenauto's verminderen, met name op het onderliggende wegennet. Dit project zal het tegenovergestelde effect hebben en nog meer verkeer aantrekken, waardoor er opnieuw files ontstaan. Daarnaast blijkt steeds weer uit diverse onderzoeken dat files alleen structureel verminderd worden d.m.v. rekeningrijden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking). In het MER Eerste Fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Ja
	3	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	4	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpssnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
	5	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de werkzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegeteld, verliest de de economische onderbouwing van het project zijn geldigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het	Nee

			autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA.” (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	
	6	De minister schrijft: “verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken”. Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
	7	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	8	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
ZWE-00888	1	De natuur en luchtkwaliteit heeft ernstig te leiden onder het plan van de verbreding van de A27. Een plan dat waarschijnlijk het fileprobleem niet eens oplost. Graag zou ik zien dat de unieke natuur van Amelisweerd nu voorrang krijgt. De natuurwaarde is een zekerheid, de uitkomst van de verbreding gehuld in onzekerheid. Geef vogels de kans om te broeden, water de kans om te stromen en bomen de kans om te groeien. Persoonlijk heb ik vertrouwen in de innovatieve en creatieve vermogens van de mens. Wanneer er zo'n groot budget beschikbaar is moeten alternatieven mogelijk zijn. Investeren in OV en fiets klinkt mij dan als logisch in de oren, maar wie weet wat er nog meer te bedenken is? Ook met oog op het klimaatverdrag zou ik verwachten dat er juist nu ingezet wordt op duurzame oplossingen. Grijp de kans aan om te inspireren!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Ja
ZWE-00889	1	De uitbreiding van de A27 is hheeeell groot, hiervoor moet een heel stuk natuur ingeleverd worden. Onder andere op het landgoed Amelisweerd zal dit grote impact hebben. Het betreft een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde, waar al eerder hele stukken van zijn opgeofferd voor de aanleg van deze weg. Het kappen van bomen in dit gebied zal leiden tot een verstoring in het evenwicht van dit gebied. Het is niet alleen het omkappen van een paar bomen, maar daarmee ook het wegnemen van de bescherming van dit gebied door deze buitenste rand bomen. Dit gaat de leefomgeving van de natuur die overblijft beïnvloeden. Naar verwachting zijn de gevolgen waarschijnlijk groot, omdat in een dergelijk ecosysteem alles met elkaar samenhangt en het maar de vraag is of de bomen die overblijven zich kunnen aanpassen aan deze	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).	Nee

	grote invloed in hun leefomgeving. Het is heel onduidelijk wat dit doet met de hele natuur van dit gebied: dat is niet goed onderzocht en de vraag is of de natuur van dit gebied het aan kan.		
2	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
3	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee
5	Naast impact op natuur heeft dit plan nog veel meer impact op mijn leefomgeving als burger: ik krijg te maken met een veel bredere snelweg langs de wijk, waardoor we nog	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging	Nee

	meer ingesloten worden in een landschap van asfalt dan nu het geval is. Het kan lijken dat het niet veel voorstelt, maar dat doet het wel: een bredere snelweg snoept af van natuur in de wijk Lunetten, voegt meer geluidsoverlast toe, meer aantasting van luchtkwaliteit en een scherm langs het park waaraan ik (dan) woon ter hoogte van een flatgebouw! Wat doet dat met de aanzicht van het park? Het is een ridicuul voorstel.	waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	
6	En tenslotte, over de impact van het ontwerp: Naast de aantasting van Amelisweerd en de directe leefomgeving, hebben we het ook over ernstige aantasting van de luchtkwaliteit, doordat nog meer auto's per minuut onze wijk zullen passeren. De schermen helpen niet tegen deze luchtkwaliteitverslechtering.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
7	De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
8	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee
9	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
10	Waarom krijgen we met deze uitbreiding te maken?!! De economische inschattingen waarop de gevoelde 'noodzaak' van deze plannen gebaseerd zijn schijnen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee

	te stammen uit een periode dat de groei in de economie nog groot was. Die groei is er nu niet en de vraag is of die er komt. De kans is dat tegen de tijd dat de weg er ligt, deze uitbreiding niet meer nodig blijkt. En in de tijd dat we daarop wachten kan veel beter geld gestoken worden in innovatie van vervoersoplossingen; of geld gestopt in duurzamere oplossingen als een goed OV-netwerk.		
11	Wie wil dit project eigenlijk? Vervoerders EVO en TLN pleiten voor een bereikbaar Nederland, maar dat betekent toch in de eerste plaats onnodige personenauto's van de weg afhaken, en dan in het bijzonder op het onderliggend wegennet. Zij hebben alleen maar last van de verkeersaantrekkende werking van uw project.. De stad is nu al verstopt. De automobilist rijdt graag door, maar u lost met dit project de files niet op. U trekt alleen maar meer automobilisten aan, die elkaar weer in de weg zitten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
12	RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).	Nee
13	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Ja
14	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
15	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
16	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
17	De bak door Amelissewaard is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	18	Tenslotte, de berekening van de luchtvervuiling is gebaseerd op de afspraak dat men ook na de wegwerkzaamheden op de weg maximaal 80 en 100 km/u mag rijden. Dat dit soort afspraken niet houdbaar zijn, is al vaker gebleken: ook elders zijn né wegverbredingen, maximum snelheden naar boven toe aangepast, met alle nadelen voor de mensen in de directe omgeving. Hierdoor zal de geluidsoverlast en de aantasting van de luchtkwaliteit veel harder toenemen dan u nu voorrekenet. Ik heb in geen enkele mate het vertrouwen dat dit soort afspraken gehandhaafd blijven op het moment dat er deze 'racebaan' er ligt.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.	Ja
	19	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00890	1	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Files kosten de mensen tijd. Natuurlijk willen we allemaal de ons toegemeten tijd zo aangenaam en nuttig mogelijk besteden, dus uw streven om dit reistijdsverlies zo veel mogelijk te beperken verdient absoluut bijval. Maar dan moeten natuurlijk wel de grootste knelpunten het eerst aangepakt worden. En dat is nu waar uw beleid tekort schiet. Want waar is dat reistijdverlies het grootst? Dat blijkt niet op de snelwegen te zijn; het verbreden daarvan heeft daardoor weinig effect. Nee, het grootste tijdverlies vindt plaats in of rond de stad. Nu is de ruimte in en om de steden beperkt, dus wegbreiding is daar toch al geen optie. Er is gelukkig een effectievere aanpak mogelijk: In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer-aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Park, binnenstad, etc). We moeten ook het fiets-verkeer sterk bevorderen. Er valt nog heel veel te verbeteren aan voorzieningen voor fietsers, en aan het OV-netwerk. En als we dat doen, zal het wegverkeer afnemen, en zullen de files verminderen, zonder dat we de wegcapaciteit hoeven te verhogen. Dat scheelt veel autoverkeer en dat is beter voor natuur, milieu, het klimaat – en dus ook voor de mens.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	3	De landschapswal is nu een belangrijk geluidlek in Amelisweerd. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging 2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.	Ja
	4	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
	5	Er is veel haast gemaakt, dat zie je ook aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er nog zijn. Door een paar maanden langer na te denken was er een veel beter ontwerp-tracébesluit geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn, want het modelsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en gebruik nieuwe WLO scenario's) en paragraaf 2.12 Procedures.	Nee

	hele project niet nodig is. Van uitstel zou afstel komen, voor alle partijen beter, juist voor u.		
6	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
7	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.	Nee
8	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
9	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
10	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee
11	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
12	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
13	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
14	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee

15	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
16	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
17	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelissewaard, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er - ook bij een eventuele schade aan de folie - er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Ja
18	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
19	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidsabsorberend materiaal.	Ja
20	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelissewaard wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Nee

ZWE-00891	1	Ten eerste verbaast de timing ons. Klopt het dat binnenkort het nieuwe verkeersmodel wordt gepubliceerd, en daaruit zal volgen dat dat het verkeer veel langzamer groeit dan de berekeningen in het ontwerp-tracébesluit voorspellen? De gehaaste publicatie van het besluit roept bij critici zowiezo de nodige vragen op. Waarom toch deze overhaasting van stappen met onnodige fouten en omissies? Als overheidsinstantie wordt van u zorgvuldigheid en onpartijdigheid gevergd, waarvan het huidige besluit helaas geen blijk geeft.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak (verkeersprognoses) en paragraaf 2.12 Procedure (fouten in ontwerp-tracébesluit).	Nee
	2	Bij verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met alle nadelige gevolgen vandien. Als de gekozen ontwerp-snelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen. Als bewoner langs de A27 zullen wij hard getroffen worden door de toename van roet/ carcinogenen die in onze woonomgeving direct naast de autoweg neerslaat in een strook van enkele honderden meters, en ook inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen door ons en onze kinderen zal toenemen. Onze dochter sporten op nabijgelegen sportvelden terwijl vaststaat dat inspanning door sporten langs de autoweg is schadelijk is wegens deze verhoogde inhalatie van gifstoffen. Dit geldt vanzelfsprekend ook voor regionale recreanten in de natuur, zoals in Amelisweerd, die eveneens worden getroffen door de toenemende luchtvervuiling. Verder gaat u voorbij aan de juridische vereisten. Met oog op de aanlegfase die circa 10 jaar zal duren, maar logischerwijs ook de periode daarna dient te worden voldaan aan de EU-normen voor luchtverontreiniging. Met oog op de Europese normen voor luchtverontreiniging wijs ik er op dat deze thans volgens onderzoek tekort schieten en wordt aanscherping verwacht. Ook op deze grond moeten de verkeerseffecten van het ontwerp-tracébesluit worden doorgerekend en bijgesteld. Ongetwijfeld kent u de uitspraak in de zaak van Urgenda waarin de Staat veroordeeld is tot 25% minder uitstoot van CO2 in 2020. Hoewel hoger beroep is aangeesteld ter toetsing van de bevoegdheden van de rechter heeft het kabinet toegezegd het vonnis uit te voeren, welke toezegging niet heeft geleid tot beleidswijziging door de minister van Infrastructuur en Milieu. Nog steeds is dit beleid is nog steeds gericht op groei van asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik waardoor eerder een verhoging van de CO2 -uitstoot zal worden veroorzaakt dan verlaging. Ik verzoek u hierop terug te komen en beleidswijziging met nakoming van de toezegging van uw minister te bewerkstelligen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).	Nee
	3	In diverse onderzoeken is aangetoond dat wegbreedening als de onderhavige louter tijdelijk helpt tegen files waarna een aanzuigende werking komt met een tegenovergesteld effect dan het beoogde. Dit betekent dat de geplande Ringweg op termijn tot vergroting van de problematiek leidt. Als politicus kunt u dit voorkomen! Doe bijvoorbeeld meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer als toekomstbestendige oplossing! Zorg in elk geval voor overkappingen en geluidsschermen op plekken waar enige toename van verkeer niet te voorkomen is! Zorg voor een maximumsnelheid van 80 km! Samenvattend verzoek ik u het beleid bij te sturen. Wilt u ons als bewoners steunen in de strijd en bewerkstelligen dat het ontwerp-tracébesluit wordt gecancelled of in elk geval wordt bijgesteld?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
ZWE-00892	1	Kort gezegd: er wordt/is weer een project gestart dat op basis van gegevens van 15 jaar geleden, die voor het gemak maar ge-extrapoleert worden, beoogt om door nóg meer asfalt en schade aan de omgeving een probleem op te lossen dat tegen de tijd dat het project af is misschien helemaal niet meer bestaat. Diverse rapporten die zich uitspreken	In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de	Nee

	tégen deze verbreding (o.a. van het CPB: "Second Opinion MKBA Ring Utrecht") worden gemakshalve maar opzij geschoven.	minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005–2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.	
2	Niet alleen in Nederland maar ook internationaal worden met name de kosten en doorlooptijden van projecten veel rooskleuriger voorgesteld dan ze achteraf blijken te zijn. Is een project eenmaal in gang gezet dan lijkt het absoluut niet meer te stoppen onder andere vanwege het vreselijke argument (eigenlijk een doodoener): er zijn al zoveel kosten gemaakt: nu móeten we wel doorgaan anders is het weggegooid geld. Hier in Nederland krijgen we zo langzamerhand een treurige lijst van projecten met uit de hand gelopen kosten en een véél grotere ecologische en maatschappelijke schade dan vooraf voorgespiegeld werd. Ook dit is een reden om pas op de plaats te maken en écht te kijken naar alternatieven die ecologisch en maatschappelijk verantwoord zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
3	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
4	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
5	RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).	Nee
6	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond	Ja

			Amelissewerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	
8	Amelissewerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.		Nee
9	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.		Nee
10	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewerd).		Nee
11	Om tot een positieve MKBA te kunnen komen bent u er blijkbaar van uitgegaan dat de Nederlander nog 100 (honderd!) jaar lang accijns op benzine en diesel zal blijven betalen. Dan kunt u toch een heel stukje verder in de toekomst kijken dan ik ! Het lijkt mij ook echt totaal niet te rijmen met alle nationale en internationale afspraken omtrent CO2 uitstoot.	Deze manier om met accijns om te gaan is standaard in de werkwijze van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Het is inherent aan het gebruik van prognoses dat aannames over de toekomst gemaakt worden. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).		Nee
12	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.		Ja
ZWE-00893	1 De regering stelt zien tot doe de doorstroming op ue Kmg utrecnt laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Milieu-en klimaatsveranderingen, lokaal en mondiaal vragen inmiddels met grote spoed om meer zorg, respect en aandacht voor onze leefomgeving en een veranderende mentaliteit t.a.v mobiliteit en energiegebruik. Bovengenoemde doelstelling gaat grotendeels voorbij aan de negatieve effecten voor het leefmilieu, ik moedig de regering dan ook aan terug te komen op hun aanvankelijk plan/ besluit! Men kan zich beter laten leid^ door voortschrijdend inzicht, dan blind op de aanvankelijk gekozen (snel-)weg door te razen en ongelukken te veroorzaken. Er is immers een veel betere oplossing mogelijk: Verbeter de infrastructuur door beter openbaar vervoer, dus niet door meer asfalt en meer autobewegingen. Deze	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).		Nee

	doelstelling: 'de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden' is gebaat bij een alternatieve oplossing.		
2	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichtbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichtbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidsschermen.	Nee
3	Bij woningen moeten geluidsschermen transparant worden uitgevoerd en de schermen moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
4	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
5	De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten opzichte van de heel geringe tijdwinst voor passerend automobilisten. Alternatieven zoals OV en fiets, bieden daarvoor soelaas.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
6	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
7	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
8	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee

	9	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	10	Uitstel van de verbreding A27/A12 bij de Ring Utrecht verhoogt de maatschappelijke welvaart. Een analyse van de maatschappelijke kosten en baten geeft aan dat het project pas rendeert als de economische groei sterk zou toenemen. Dat is nu niet het geval. Deze analyse, mede gebaseerd op de cijfers van Rijkswaterstaat zelf toont aan dat de verbreding van de Ring niet rendabel is en in nog geen honderd jaar terugverdiend kan worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	11	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	12	Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
ZWE-00894	1	Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppen, en het leefklimaat daar verslechteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	2	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.	Ja

		Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	
3	De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
4	De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten opzichte van de heel geringe tijdwinst voor passerende automobilisten. Het alternatief, OV en fiets, biedt daarvoor soelaas.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
5	De EU voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 strenger worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
6	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
7	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijst ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Nee
8	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee

	9	De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
	10	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	11	Ik vraag mij ten eerste af waarom er een dergelijke dure wegverbreding doorgevoerd moet worden als het zoveel nadelen heeft en slechts erg weinig, zeer kleine voordelen zoals een minuut minder reistijd!!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00895	1	Het voorliggende plan stuit op enkele grote uitdagingen in de uitvoering, waardoor dit project al een forse begroting heeft. Het is voor mij niet overtuigend dat deze hoge kosten gerechtvaardigd zijn, als je de opbrengsten van dit project er tegen afzet. Er is filevorming maar de files op dit traject staan niet prominent in de file top 50. Bovendien zal dit project, ook in de meest gunstige berekeningen van Rijkswaterstaat zelf, de files na oplevering niet oplossen. Dat betekent dat er veel gemeenschapsgeld wordt gestoken in een relatief klein probleem, dat ook nog eens niet wordt opgelost.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	2	Ik maak me ook zorgen over hoe reëel deze begroting is. Gezien de enorme budgetoverschrijdingen bij grote projecten in de afgelopen decennia en de uitdagingen in dit project, waarvan enkelen nog niet volledig zijn uitgedacht, lijkt mij overschrijding van budget en tijd te verwachten.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee
	3	In het OTB is gekozen voor een ontwerpssnelheid van 130 km per uur. Dit als uitgangspunt voor een dergelijk project te kiezen lijkt mij een partijpolitieke keuze. Uit onderzoek is gebleken dat 130 km per uur weinig tijds winst oplevert, hooguit enkele minuten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	4	Inmiddels is ook uit onderzoek gebleken wat het effect op luchtkwaliteit is. Aangezien de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, laat staan aan het streven van de WHO, is dit een belangrijk argument. Tel daarbij op de stijging van het aantal verkeersdoden (9% in 2015) waarvan het grootste deel op de 130 km-wegen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	5	Minister Schultz heeft in de tweede kamer als argument genoemd dat 130 km per uur kunnen rijden "beter aansluit bij de beleving van de weggebruiker." Waarmee het duidelijk is dat het emotionele argument hier prevaleert.	In het ontwerp-tracébesluit wordt nergens genoemd dat een snelheid van 130 km per uur gehanteerd wordt.	Nee
	6	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	7	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
	8	Heel recent zijn de effecten van de verbreding van de A4 duidelijk geworden. De VID stelt dat "duidelijk is dat met name de opdeling van de A4 bij Leiden in een hoofd- en parallelbaan de doorstroming geen goed heeft gedaan. We staan weer vaker stil, dus kunnen we tellen dat de maatregelen averechts effect sorteren. De definitieve oplossing, die € 600.000.000 heeft gekost, geeft verdubbeling van de filedruk." In het OTB is op een zelfde manier sprake van het scheiden van verkeersstromen, waardoor flexibel	In uw zienswijze verwijst u naar recente ervaringen met de verbreding van de A4 en dat een systeem van 2x6 rijstroken in de Bak afdoende zou zijn. Vanwege verkeersonveiligheid is een systeem van 2x6 rijstroken (zonder vluchtstrook) in de Bak, waarbij zware verkeersstromen elkaar moeten kruisen, niet gewenst. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp worden daarom de verkeersstromen in de Bak zoveel mogelijk uit elkaar gehaald, waardoor minder rijstrookwisselingen plaatsvinden, wordt voldoende	Nee

	gebruik van de weg onmogelijk wordt gemaakt. Het lijkt mij dat we hiermee hetzelfde effect zullen krijgen als nu blijkt op te treden op de A4.	wegcapaciteit in de Bak gerealiseerd om de huidige en toekomstige verkeersstromen af te kunnen wikkelen, en worden waar mogelijk vluchtstroken aangelegd. Hierbij is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen zoals bij de A4. In de noord-zuid richting komt namelijk een aparte hoofdrijbaan met 4 rijstroken naar de A12 richting Den Haag, en een hoofdrijbaan met 3 rijstroken naar de A27 richting Breda en A12 richting Arnhem. In de zuid-noord richting komt een hoofdrijbaan met 5 rijstroken naar de A27 richting Hilversum en de A28 richting Amersfoort/Utrecht, en een zogeheten bypass met 2 rijstroken van de A27 vanuit Breda naar de A28 richting Amersfoort.	
9	Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximumsnelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.	Als onderdeel van het maatregelenpakket van het kabinet om de stikstofproblematiek aan te pakken, is met ingang van 16 maart 2020 de toegestane maximumsnelheid op alle autosnelwegen overdag verlaagd naar 100 km/uur. Dit betekent dan ook dat op de A27 en op de hoofdrijbanen van de A12 (overdag) een maximumsnelheid van 100 km/u geldt. Op de parallelbaan van de A12 geldt een snelheid van 80 km/u. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
10	De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
11	In Amelisseweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. Er is een compensatieverplichting maar op de informatieavond van Rijkswaterstaat is pijnlijk duidelijk geworden dat deze compensatie van 16 hectare bos niet realiseerbaar is in de regio van dit tracé. Het afkopen is nog niet in de begroting opgenomen maar zal wel de realiteit zijn. De schade die hiermee wordt aangebracht is dus onherstelbaar. Deze regio heeft al weinig groen, wat er is verdient bescherming. Het wordt steeds duidelijker hoe belangrijk groen in de directe nabijheid is voor de luchtkwaliteit. Met een steeds sneller groeiende bevolking in deze stedelijke regio is dit ook een economisch argument. Immers, het begint steeds duidelijker te worden wat de oplopende kosten zijn in gezondheidszorg bij slechte luchtkwaliteit.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisseweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
12	Amelisseweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
13	De bouwwerkzaamheden zullen minimaal 8 jaar in beslag nemen. Gedurende deze periode is er sprake van veel meer geluidsoverlast en verslechterde luchtkwaliteit. Deze periode acht ik onaanvaardbaar voor de grote groep bewoners langs dit tracé afgezet tegen wat daar uiteindelijk dan tegenover zou moeten staan. Ondeugdelijkheden in het plan, bouwwerkzaamheden, risico's. De bouwperiode bedraagt (minimaal) 8 jaar. Dat is zo lang dat alle risico's goed in kaart gebracht moeten zijn. Hierover vind ik in de plannen te weinig of slecht toetsbare informatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	<p>14 Wat zijn de risico's op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd); - beschadiging van het folie; - trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen; - regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode; - verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van de stad Utrecht; - bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers; - verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast? <p>Het OTB overtuigt niet dat gedurende de bouwperiode de veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden wordt geborgd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	Ja
	<p>15 Conclusie</p> <p>Ik ben niet overtuigd van de noodzaak van de verbreding. Het fileprobleem dat de plannen in het OTB zouden moeten oplossen, is niet groot genoeg om de kosten te rechtvaardigen: niet alleen de minimaal 1,1 miljard Euro maar ook de onherstelbare schade aan het milieu met alle maatschappelijke gevolgen en de toenemende kosten van de gezondheidszorg. Ik ben niet overtuigd van de haalbaarheid van de plannen zoals voorgesteld in het OTB binnen het genoemde budget. De risico's zijn onvoldoende in kaart gebracht en we weten inmiddels dat grote projecten als deze met veel onzekerheden leiden tot enorme budgetoverschrijdingen. Ik ben niet overtuigd dat dit project, eenmaal uitgevoerd, daadwerkelijk de files gaat oplossen. Recente ervaringen wijzen eerder op het tegendeel. Al met al ben ik niet overtuigd van de toekomstbestendigheid van dit OTB A27/A12 Ring Utrecht plan en ik vind de kosten van dit project onaanvaardbaar.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).</p>	Nee
ZWE-00896	<p>1 Het voorliggende plan stuit op enkele grote uitdagingen in de uitvoering, waardoor dit project al een forse begroting heeft. Het is voor mij niet overtuigend dat deze hoge kosten gerechtvaardigd zijn, als je de opbrengsten van dit project er tegen afzet. Er is filevorming maar de files op dit traject staan niet prominent in de file top 50. Bovendien zal dit project, ook in de meest gunstige berekeningen van Rijkswaterstaat zelf, de files na oplevering niet oplossen. Dat betekent dat er veel gemeenschapsgeld wordt gestoken in een relatief klein probleem, dat ook nog eens niet wordt opgelost.</p>	<p>De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Nee
	<p>2 Ik maak me ook zorgen over hoe reëel deze begroting is. Gezien de enorme budgetoverschrijdingen bij grote projecten in de afgelopen decennia en de uitdagingen in dit project, waarvan enkelen nog niet volledig zijn uitgedacht, lijkt mij overschrijding van budget en tijd te verwachten.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p>	Nee
	<p>3 In het OTB is gekozen voor een ontwerpsnelheid van 130 km per uur Dit als uitgangspunt voor een dergelijk project te kiezen lijkt mij een partijpolitieke keuze. Het lijkt erop dat dit uitgangspunt niet uit rationele overwegingen maar op emotionele gronden is gekozen. Uit onderzoek is gebleken dat 130 km per uur weinig tijdswinst oplevert, hooguit enkele minuten. Inmiddels is ook uit onderzoek gebleken wat het effect op luchtkwaliteit is. Aangezien de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, laat staan aan het streven van de WHO, is dit een belangrijk argument. Tel daarbij op de stijging van het aantal verkeersdoden (9% in 2015) waarvan het grootste deel op de 130 km-wegen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.</p>	Nee

4	Minister Schultz heeft in de tweede kamer als argument genoemd dat 130 km per uur kunnen rijden "beter aansluit bij de beleving van de weggebruiker." Waarmee het duidelijk is dat het emotionele argument hier prevaleert.	In het ontwerp-tracébesluit wordt nergens genoemd dat een snelheid van 130 km per uur gehanteerd wordt.	Nee
5	Onderzoek wijst uit dat meer en bredere wegen leiden tot meer verkeer Automobilisten zullen een alternatieve route minder snel overwegen, met als gevolg dat deze regio meer autoverkeer zal moeten verwerken. Dat betekent meer luchtvervuiling en geluidsoverlast. Het effect van de verbreding zal snel zijn uitgewerkt, zoals ook blijkt uit ervaring met de verbreding A2 en A4. De verwachting is dat in 2030 de vertraging gelijk is aan nu, veroorzaakt door meer verkeer op de Ring Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
6	Onderzoek wijst uit dat meer en bredere wegen leiden tot meer verkeer Automobilisten zullen een alternatieve route minder snel overwegen, met als gevolg dat deze regio meer autoverkeer zal moeten verwerken. Dat betekent meer luchtvervuiling en geluidsoverlast. Het effect van de verbreding zal snel zijn uitgewerkt, zoals ook blijkt uit ervaring met de verbreding A2 en A4. De verwachting is dat in 2030 de vertraging gelijk is aan nu, veroorzaakt door meer verkeer op de Ring Utrecht.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
7	Heel recent zijn de effecten van de verbreding van de A4 duidelijk geworden. De VID stelt dat "duidelijk is dat met name de opdeling van de A4 bij Leiden in een hoofd en parallelbaan de doorstroming geen goed heeft gedaan. We staan weer vaker stil, dus kunnen we stellen dat de maatregelen averechts effect sorteren. De definitieve oplossing, die € 600.000.000 heeft gekost, geeft verdubbeling van de filedruk." In het OTB is op een zelfde manier sprake van het scheiden van verkeersstromen, waardoor flexibel gebruik van de weg onmogelijk wordt gemaakt. Het lijkt mij dat we hiermee hetzelfde effect zullen krijgen als nu blijkt op te treden op de A4.	In uw zienswijze verwijst u naar recente ervaringen met de verbreding van de A4 en dat een systeem van 2x6 rijstroken in de Bak afdoende zou zijn. Vanwege verkeersonveiligheid is een systeem van 2x6 rijstroken (zonder vluchtstrook) in de Bak, waarbij zware verkeersstromen elkaar moeten kruisen, niet gewenst. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp worden daarom de verkeersstromen in de Bak zoveel mogelijk uit elkaar gehaald, waardoor minder rijstrookwisselingen plaatsvinden, wordt voldoende wegcapaciteit in de Bak gerealiseerd om de huidige en toekomstige verkeersstromen af te kunnen wikkelen, en worden waar mogelijk vluchtstroken aangelegd. Hierbij is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen zoals bij de A4. In de noord-zuid richting komt namelijk een aparte hoofdrijbaan met 4 rijstroken naar de A12 richting Den Haag, en een hoofdrijbaan met 3 rijstroken naar de A27 richting Breda en A12 richting Arnhem. In de zuid-noord richting komt een hoofdrijbaan met 5 rijstroken naar de A27 richting Hilversum en de A28 richting Amersfoort/Utrecht, en een zogeheten bypass met 2 rijstroken van de A27 vanuit Breda naar de A28 richting Amersfoort.	Nee
8	Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximum-snelheid naar 80 km per uur Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.	Als onderdeel van het maatregelenpakket van het kabinet om de stikstofproblematiek aan te pakken, is met ingang van 16 maart 2020 de toegestane maximumsnelheid op alle autosnelwegen overdag verlaagd naar 100 km/uur. Dit betekent dan ook dat op de A27 en op de hoofdrijbanen van de A12 (overdag) een maximumsnelheid van 100 km/u geldt. Op de parallelbaan van de A12 geldt een snelheid van 80 km/u. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
9	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. Er is een compensatieverplichting maar op de informatieavond van Rijkswaterstaat is pijnlijk duidelijk geworden dat deze compensatie van 16 hectare bos niet realiseerbaar is in de regio van dit tracé. Het afkopen is nog niet in de begroting opgenomen maar zal wel de realiteit zijn. De schade die hiermee wordt aangebracht is dus onherstelbaar Deze regio heeft al weinig groen, wat er is verdient bescherming. Het wordt steeds duidelijker hoe belangrijk groen in de directe nabijheid is voor de luchtkwaliteit. Met een steeds sneller groeiende bevolking in deze stedelijke regio is dit ook een economisch argument.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

		Immers, het begint steeds duidelijker te worden wat de oplopende kosten zijn in gezondheidszorg bij slechte luchtkwaliteit.		
	10	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie, gebruikt in de huidige bak bij Amelisweerd, gaat daar de grondwaterstand veranderen. Wat hiervan de gevolgen zullen zijn op dit unieke natuurgebied is niet in kaart gebracht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	11	De bouwwerkzaamheden zullen minimaal 8 jaar in beslag nemen. Gedurende deze periode is er sprake van veel meer geluidsoverlast en verslechterde luchtkwaliteit. Deze periode acht ik onaanvaardbaar voor de grote groep bewoners langs dit tracé afgezet tegen wat daar uiteindelijk dan tegenover zou moeten staan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	12	De bouwperiode bedraagt (minimaal) 8 jaar Dat is zo lang dat alle risico's goed in kaart gebracht moeten zijn. Hierover vind ik in de plannen te weinig of slecht toetsbare informatie. Wat zijn de risico's op: - veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd); - beschadiging van het folie; - trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen; - regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode; - verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van de stad Utrecht; - bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers; - verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast? Het OTB overtuigt niet dat gedurende de bouwperiode de veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden wordt geborgd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	13	Ik ben niet overtuigd van de noodzaak van de verbreding. Het fileprobleem dat de plannen in het OTB zouden moeten oplossen, is niet groot genoeg om de kosten te rechtvaardigen: niet alleen de minimaal 1,1 miljard Euro maar ook de onherstelbare schade aan het milieu met alle maatschappelijke gevolgen en de toenemende kosten van de gezondheidszorg.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	14	Ik ben niet overtuigd van de haalbaarheid van de plannen zoals voorgesteld in het OTB binnen het genoemde budget. De risico's zijn onvoldoende in kaart gebracht en we weten inmiddels dat grote projecten als deze met veel onzekerheden leiden tot enorme budgetoverschrijdingen. Ik ben niet overtuigd dat dit project, eenmaal uitgevoerd, daadwerkelijk de files gaat oplossen. Recente ervaringen wijzen eerder op het tegendeel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
ZWE-00897	1	Het voorliggende plan stuit op enkele grote uitdagingen in de uitvoering, waardoor dit project al een forse begroting heeft. Het is voor mij niet overtuigend dat deze hoge kosten gerechtvaardigd zijn, als je de opbrengsten van dit project er tegen afzet. Er is filevorming maar de files op dit traject staan niet prominent in de file top 50. Bovendien zal dit project ook in de meest gunstige berekeningen van Rijkswaterstaat zelf, de files na oplevering niet oplossen. Dat betekent dat er veel gemeenschapsgeld wordt gestoken in een relatief klein probleem, dat ook nog eens niet wordt opgelost.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	2	Ik maak me ook zorgen over hoe reëel deze begroting is. Gezien de enorme budgetoverschrijdingen bij grote projecten in de afgelopen decennia en de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

	uitdagingen in dit project, waarvan enkelen nog niet volledig zijn uitgedacht, lijkt mij overschrijding van budget en tijd te verwachten.		
3	In het OTB is gekozen voor een ontwerpsnelheid van 130 km per uur Dit als uitgangspunt voor een dergelijk project te kiezen lijkt mij een partijpolitieke keuze. Het lijkt erop dat dit uitgangspunt niet uit rationele overwegingen maar op emotionele gronden is gekozen. Uit onderzoek is gebleken dat 130 km per uur weinig tijdswinst oplevert, hooguit enkele minuten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
4	Inmiddels is ook uit onderzoek gebleken wat het effect op luchtkwaliteit is. Aangezien de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, laat staan aan het streven van de WHO, is dit een belangrijk argument Tel daarbij op de stijging van het aantal verkeersdoden (9% in 2015) waan/an het grootste deel op de 130 km-wegen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
5	Minister Schultz heeft in de tweede kamer als argument genoemd dat 130 km per uur kunnen rijden "beter aansluit bij de beleving van de weggebruiker." Waarmee het duidelijk is dat het emotionele argument hier prevaleert.	In het ontwerp-tracébesluit wordt nergens genoemd dat een snelheid van 130 km per uur gehanteerd wordt.	Nee
6	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
7	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
8	Heel recent zijn de effecten van de verbreding van de A4 duidelijk geworden. De VID stelt dat "duidelijk is dat met name de opdeling van de A4 bij Leiden in een hoofd en parallelbaan de doorstroming geen goed heeft gedaan. We staan weer vaker stil, dus kunnen we stellen dat de maatregelen averechts effect sorteren. De definitieve oplossing, die € 600.000.000 heeft gekost geeft verdubbeling van de filedruk." In het OTB is op een zelfde manier sprake van het scheiden van verkeersstromen, waardoor flexibel gebruik van de weg onmogelijk wordt gemaakt. Het lijkt mij dat we hiermee hetzelfde effect zullen krijgen als nu blijkt op te treden op de A4,	In uw zienswijze verwijst u naar recente ervaringen met de verbreding van de A4 en dat een systeem van 2x6 rijstroken in de Bak afdoende zou zijn. Vanwege verkeersonveiligheid is een systeem van 2x6 rijstroken (zonder vluchtstrook) in de Bak, waarbij zware verkeersstromen elkaar moeten kruisen, niet gewenst. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp worden daarom de verkeersstromen in de Bak zoveel mogelijk uit elkaar gehaald, waardoor minder rijstrookwisselingen plaatsvinden, wordt voldoende wegcapaciteit in de Bak gerealiseerd om de huidige en toekomstige verkeersstromen af te kunnen wikkelen, en worden waar mogelijk vluchtstroken aangelegd. Hierbij is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen zoals bij de A4. In de noord-zuid richting komt namelijk een aparte hoofdrijbaan met 4 rijstroken naar de A12 richting Den Haag, en een hoofdrijbaan met 3 rijstroken naar de A27 richting Breda en A12 richting Arnhem. In de zuid-noord richting komt een hoofdrijbaan met 5 rijstroken naar de A27 richting Hilversum en de A28 richting Amersfoort/Utrecht, en een zogeheten bypass met 2 rijstroken van de A27 vanuit Breda naar de A28 richting Amersfoort.	Nee
9	Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximumsnelheid naar 80 km per uur Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.	Als onderdeel van het maatregelenpakket van het kabinet om de stikstofproblematiek aan te pakken, is met ingang van 16 maart 2020 de toegestane maximumsnelheid op alle autosnelwegen overdag verlaagd naar 100 km/uur. Dit betekent dan ook dat op de A27 en op de hoofdrijbanen van de A12 (overdag) een maximumsnelheid van 100 km/u geldt. Op de parallelbaan van de A12 geldt een snelheid van 80 km/u. De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De	Ja

		maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig. Zie ook paragraaf 2.3.4 van deze Nota van Antwoord.	
10	In Amelisseweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. Er is een compensatieverplichting maar op de informatieavond van Rijkswaterstaat is pijnlijk duidelijk geworden dat deze compensatie van 16 hectare bos niet realiseerbaar is in de regio van dit tracé. Het afkopen is nog niet in de begroting opgenomen maar zal wel de realiteit zijn. De schade die hiermee wordt aangebracht is dus onherstelbaar. Deze regio heeft al weinig groen, wat er is verdient bescherming. Het wordt steeds duidelijker hoe belangrijk groen in de directe nabijheid is voor de luchtkwaliteit. Met een steeds sneller groeiende bevolking in deze stedelijke regio is dit ook een economisch argument. Immers, het begint steeds duidelijker te worden wat de oplopende kosten zijn in gezondheidszorg bij slechte luchtkwaliteit.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisseweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
11	Amelisseweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
12	De bouwwerkzaamheden zullen minimaal 8 jaar in beslag nemen. Gedurende deze periode is er sprake van veel meer geluidsoverlast en verslechterde luchtkwaliteit. Deze periode acht ik onaanvaardbaar voor de grote groep bewoners langs dit tracé afgezet tegen wat daar uiteindelijk dan tegenover zou moeten staan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
13	Ondeugdelijkheden in het plan, bouwwerkzaamheden, risico's. De bouwperiode bedraagt (minimaal) 8 jaar. Dat is zo lang dat alle risico's goed in kaart gebracht moeten zijn. Hierover vind ik in de plannen te weinig of slecht toetsbare informatie. Wat zijn de risico's op: - veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd); - beschadiging van het folie; - trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen; - regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode; - verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van de stad Utrecht; - bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers; - verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast? Het OTB overtuigt niet dat gedurende de bouwperiode de veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden wordt geborgd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder). De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Ja
14	Conclusie Ik ben niet overtuigd van de noodzaak van de verbreding. Het fileprobleem dat de plannen in het OTB zouden moeten oplossen, is niet groot genoeg om de kosten te rechtvaardigen: niet alleen de minimaal 1,1 miljard Euro maar ook de onherstelbare schade aan het milieu met alle maatschappelijke gevolgen en de toenemende kosten van de gezondheidszorg. Ik ben niet overtuigd van de haalbaarheid van de plannen zoals voorgesteld in het OTB binnen het genoemde budget. De risico's zijn onvoldoende in kaart gebracht en we weten inmiddels dat grote projecten als deze met veel onzekerheden leiden tot enorme budgetoverschrijdingen. Ik ben niet overtuigd dat dit project, eenmaal uitgevoerd, daadwerkelijk de files gaat oplossen. Recente ervaringen wijzen eerder op het tegendeel. Al met al ben ik niet overtuigd van de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee

		toekomstbestendigheid van dit OTB A27/A12 Ring Utrecht plan en ik vind de kosten van dit project onaanvaardbaar.		
ZWE-00898	1	De verbreding van de A27 eist veel ruimte op rondom de stad Utrecht. Met name bij Rijnsweerd, Amelisweerd en Lunetten is het ruimtebeslag erg groot. Ook kost het project 1,2 miljard euro aan gemeenschapsgeld. Onnodig, want er zijn wetenschappelijke onderzoeken (CPB en PBL) die aangeven dat de economische groei waarop de plannen zijn gebaseerd onzeker danwel te hoog zijn. De bereikbaarheid van de regio wordt niet verbeterd door de aanleg van meer snelwegen. Het onderliggend wegennet in de stad Utrecht kan niet aangepast worden, dus zal een verbreding van de snelwegen leiden tot meer files op de op- en afritten van de Ring Utrecht (o.a. bij de Uithof/Utrecht Science Park).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau) Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met de meest recente, relevante en vaststaande verkeersmaatregelen van de gemeente Utrecht. Dit betekent bijvoorbeeld dat zowel in het deelrapport Verkeer rekening is gehouden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel, als ook in de oplegnotitie Verkeer 2020. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek. In het deelrapport verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 wordt ingegaan op het effect van het project Ring Utrecht op de Ring Utrecht en op het onderliggend wegennet. In nauw overleg met andere wegbeheerders zijn aanvullende maatregelen opgenomen in het ontwerp om de doorstroming van het verkeer ter plaatse van toe- en afritten te bevorderen (zie artikel 2 van het ontwerp-tracébesluit). Het project levert een duidelijke verbetering van de bereikbaarheid op. Filelocaties verdwijnen of verminderen. Het project zorgt ervoor dat er voldaan wordt aan de streefwaarde voor de bereikbaarheid uit de NOVI en levert een bijdrage aan het oplossen van vier files uit de filetop50 (Zie MIRT projectenoverzicht 2015). Zie voor een nadere toelichting op nut en noodzaak van het project hoofdstuk twee van de toelichting op het tracébesluit. In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Opgemerkt wordt dat te hanteren uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen met het NRM jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden steeds de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.	Ja

		<p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbeterd en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbeterd. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p>	
2	<p>Luchtverontreiniging Voordorp is een wijk die heel dicht tegen de A27 aan ligt. Aan de straat parallel aan de A27 liggen de woningen ca 60 m vanaf de weg. Al 25 jaar wordt er veel overlast door verkeerslawaai en slechte luchtkwaliteit ervaren door de bewoners. De aanleg van twee extra rijstroken op de A27 langs Voordorp betekent een aantrekking van meer autoverkeer. Dit houdt in dat de luchtverontreiniging (fijnstof en roet) zal toenemen. Wellicht is het effect van een verbreding op de korte termijn ivermindering, maar deze winst zal snel teniet gedaan worden door de aanzuigende werking van meer auto's. Per saldo dus geen verbetering van de luchtkwaliteit voor de aanwonenden. Het is ook u bekend dat autofabrikanten de uitstoot van hun auto's gunstiger voorstellen. De werkelijke uitstoot blijkt ernstiger te zijn dan de testen uitwijzen. Kunt u antwoord geven op de vraag of de prognoses in het OTB gebaseerd zijn op de testresultaten van de autofabrikanten, of op de werkelijke testen op de weg? Moderne diesel- en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de norm. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Dit is een belangrijke reden om het autoverkeer niet nog meer toe te laten nemen, maar te zoeken naar andere, gezondere oplossingen. Wat ons vooral zorgen baart is het ontbreken van maatregelen tegen de (vergroting van de) luchtverontreiniging. Omwonenden worden niet beschermd tegen roet en fijnstof De huidige (door economische belangen ingegeven) normen voor luchtkwaliteit zijn niet gelijk aan de normen van de Wereld Gezondheid-sorganisatie. De EU-normen voor luchtverontreiniging zijn momenteel nogal ruim en de verwachting is dat deze tussen nu en 2026 strenger worden. In het OTB wordt wel rekening gehouden met toekomstscenario's voor de Economische Groei, voor groei van autoverkeer, maar niet met het strenger worden van normen voor luchtkwaliteit. Deze normen dienen doorberekend te worden in het OTB. De gemeente Utrecht zet zich in voor een betere luchtkwaliteit voor haar bewoners door diverse maatregelen - zoiets mogen we toch ook van de landelijke overheid verwachten! Met deze wegverbredingsplannen blijkt het landelijke beleid echter haaks te staan op bijvoorbeeld het klimaatakkoord dat eind 2015 in Parijs is gesloten. Toch heeft ook Nederland zich gecommitteerd om de uitstoot van broeikasgassen en schadelijke stoffen te verminderen. Dit wordt door het OTB totaal niet weerspiegeld. Er wordt doorgedaan op de al decennia oude manier van bestrijding door de aanleg van meer asfalt. In 2015 heeft de regering de klimaatzaak verloren die door Urgenda was aangespannen. Toegezegd is het vonnis uit te gaan voeren. Hoe rijmt u deze toezegging met de keuze voor de aanleg van meer asfalt, en daarmee dt (door diverse onderzoeken bewezen) toename van autoverkeer? Dit alles houdt in dat de gezondheid van bewoners in het geding komt bij uitvoering van de verbredingsplannen. Bij een aanhoudende keuze voor meer asfalt zijn beschermingsmaatregelen tegen luchtverontreiniging nodig. We verzoeken u op zijn minst de geplande schermen dusdanig uit te laten voeren dat ze meteen vanaf de aanleg ook fijnstof en roet absorberen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg. In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel. In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuילend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p>	Ja

3	<p>Geluidsoverlast Er is inmiddels veel bekend over de gezondheidsproblemen als gevolg van geluidsoverlast. Welke wetenschappelijke onderzoeken zijn gebruikt in de Planstudies Ring Utrecht? Wat zullen de gevolgen zijn voor de gezondheid van de bewoners naar aanleiding van de geluidsoverlast en de verslechtering van de luchtkwaliteit? Vanwaar slechts de ophoging van de geluidswal met 1 m naast Voordorp? Dit is een erg minimale verhoging. In Voordorp-noord wordt veel geluidsoverlast ervaren vanuit drie bronnen, namelijk de A27, de aantakking aan de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en de spoorlijn Utrecht-Amersfoort. Waar de wind ook vandaan komt er is altijd lawaai. In het OTB wordt geen rekening gehouden met deze optelling van geluidsoverlast. De geluidswal langs de A27 wordt weliswaar enkele meters noordwaarts doorgetrokken, maar dit heft de overlast niet op. Veel bewoners geven aan last te hebben van het verkeerslawaai vanuit de boog richting de NRU. Hier is geen geluidsbescherming gepland. Mogelijk komt er een geluidswal langs de noordzijde van de boog, en bewoners geven aan bezorgd te zijn over de weerkaatsing van geluid vanaf dit scherm richting Voordorp-noord. Wij verzoeken u de plannen dusdanig aan te passen dat ook bewoners van Voordorp-noord tegen geluidsoverlast beschermd worden door de aanleg van een geluidsscherm langs de zuidzijde van de afslag naar de NRU.</p>	<p>Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp.</p> <p>De wettelijke normen ten aanzien van geluidhinder zijn mede opgesteld ten behoeve van de bescherming van de gezondheid. Met de in het Ontwerp tracébesluit opgenomen geluidbeperkende maatregelen blijkt de geluidbelasting in vrijwel het gehele onderzoeksgebied niet hoger te worden dan is toegestaan op basis van de huidige geluidproductieplafonds. Op veel plaatsen neemt de geluidbelasting met 5 dB of meer. Op basis van het onderzoek dat is gerapporteerd in het 'Deelrapport geluid - rapportage ten behoeve van milieueffectrapport', is geconcludeerd dat het akoestisch ruimtebeslag minder wordt en het aantal gehinderden afneemt. Aangezien de geluidbelasting over het algemeen niet toeneemt, kan er geen sprake zijn van een verhoogd gezondheidsrisico ten gevolge van geluid.</p>	Ja
4	<p>Effect op recreatie- en sportgebieden en natuur Veel Voordorpers en nieuwe bewoners van het voormalige Veemarkterrein recreëren in het Park Voorveldse Polder. Hier zijn o.a. speelvoorzieningen voor kleine kinderen. De geluidsoverlast in dit park is erg groot. Hier staan geluidsschermen gepland van 2-3 m hoog. Dat is een minimale bescherming. Wij willen graag dat de geluidsschermen langs de op- en afritten minimaal 4 m hoog worden. Langs de hoofdrijbanen van de A27 zouden de schermen 6 m hoog moeten worden, even hoog als langs het voormalige Veemarkterrein en het sportterrein van Hercules verderop. We zijn er ons van bewust dat er geen woningen staan aan de zijde van de Voorveldse Polder, maar tegenover een ingreep op een recreatiegebied mag best een goede geluidsbescherming staan, temeer daar de verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 ten koste zal gaan van het Park Voorveldse Polder. Ook Voordorpers recreëren in Amelisweerd dat hard wordt getroffen door de verbredingsplannen. Het is niet te bevatten dat hier weer honderden bomen gekapt dreigen te worden. Op de tekentafel lijkt dit misschien gecompenseerd te kunnen worden, maar in werkelijkheid kan het schrappen van de beleving van een stuk oud rivierbos uiteraard niet gecompenseerd worden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p> <p>Zoals u in uw zienswijze al aangeeft staan er aan de kant van de Voorveldse polder relatief weinig woningen in de nabijheid van het tracé. Dit beperkt de mogelijkheid tot het plaatsen van geluidsschermen tot het pakket zoals dat in het tracébesluit is opgenomen.</p> <p>De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p>	Ja
5	<p>Daarnaast zijn we verbijsterd door het ontbreken van beschermende maatregelen op het vlak van geluid en luchtkwaliteit als het gaat om Amelisweerd. Zowel de vogels als de recreanten willen rust in dit bos. Zonder extra geluidsmaatregelen wordt dit gebied geconfronteerd met heel veel meer lawaai dan nu al het geval is. Hier is in het OTB totaal geen rekening mee gehouden. Wij verzoeken de minister dit probleem op te lossen.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p>	Ja

		<p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	
6	<p>Het verbreden van de bak in Amelisweerd is niet nodig, want binnen de bestaande bak passen óók al 2 X 6 banen. Het is natuurlijk veel goedkoper om het hier bij te laten. Bovendien brengt dat veel minder risico op foliebeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen verdient het aanbeveling om een maximumsnelheid van 80 km/u in te voeren op de hele Ring Utrecht. Dat heeft nog heel veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.</p> <p>Er is 1,2 miljard euro uitgetrokken voor het oplossen van een probleem waar een simpele maatregel voldoende is, namelijk de maximum snelheid naar 80 km brengen. Vanwaar dan toch de lust om zoveel geld uit te geven aan het achterhaalde concept van meer asfalt aanleggen?! Wetenschappelijke onderzoeken geven aan dat meer asfalt meer autoverkeer aantrekt en dat de files blijven. Daarnaast vinden we dat pas als duidelijk is wat de economische groei gaat inhouden een wel lonende wegaanpassing bedacht kan worden. Een dergelijke groot plan als de huidige Planstudies Ring Utrecht verdient uitstel totdat alle inzichten helder zijn! Het gaat immers over 1,2 miljard euro gemeenschapsgeld.</p> <p>Voordat er een besluit genomen wordt vragen wij aan u om een duidelijke analyse te laten uitvoeren wat de meeropbrengst is van de huidige verbredingsplannen ten opzichte van een in te stellen 80 km-zone en of een verbreding zoals hij in het OTB wordt aangegeven € 1,2 miljard waard is. Ook vinden wij dat tegen het licht gehouden moet worden hoe zich € 1,2 miljard aan kosten verhoudt ten opzichte van kosten aan alternatieve bestedingen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Ja
7	<p>Als aanvulling op onze eerder ingediende (schriftelijke) zienswijze wil ik het volgende meedelen: de zienswijze van MOBilisation for the Environment van 19 juni 2016 is mede namens de werkgroep A27 Voordorp ingediend. De zienswijze van MOBilisation for the Environment geldt onverminderd en moet als herhaald en ingelast worden beschouwd bij de zienswijze van de werkgroep A27 Voordorp.</p>	<p>U heeft aangegeven de zienswijze van Mobilisation for the environment (MOB), mede ingediend namens de kerngroep Ring Utrecht, volledig te ondersteunen. Voor de beantwoording daarvan wordt doorverwezen naar de beantwoording van de MOB reactie in het specifiek deel van de Nota van Antwoord. U vindt deze onder nummer ZWE - 00560.</p>	Nee

ZWE-00899	<p>1</p> <p>Op 10 mei 2016 is het Ontwerp Tracébesluit (OTB) en het milieueffectrapport (MER) A27/A12 Ring Utrecht ter visie gelegd. In deze brief geven wij u onze zienswijze op het OTB en MER.</p> <p>De Utrechtse regio is economisch sterk met het Utrecht Science Park (USP) als kloppend hart van een expanderende kenniseconomie op Europese schaal. Voor die groei is een goede bereikbaarheid van essentieel belang. In 2015 hebben de aldaar gevestigde kennispartners Universiteit Utrecht, UMC Utrecht en Hogeschool Utrecht, verenigd in VSU een inventarisatiestudie laten verrichten naar de bereikbaarheidsproblematiek van het USP.</p> <p>De aanbevelingen uit deze studie zijn inmiddels breed omarmd en vormen de kern van de bereikbaarheidsagenda van de netwerksamenwerking Utrecht oost. Als hoofdaanbeveling noemt de studie het voorkómen van elke vertraging van geplande en in uitvoering zijnde projecten en maatregelen zoals in het bijzonder De Uithoflijn en de Ring Utrecht. Onze zienswijze dient dus vanuit dit perspectief gelezen te worden.</p> <p>Dubbele doelstelling</p> <p>Het OTB geeft voor het project Ring Utrecht een tweeledig doel. Enerzijds is dat de ambitie om de verkeersdoorstroming te verbeteren op een verkeersveilige manier en anderzijds om de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De beide doelen onderschrijven wij. Op beide punten biedt het OTB kansrijke perspectieven, maar niettemin onderkennen wij in beide domeinen punten van zorg die wij, nu de onomkeerbaarheid van besluitvorming nadert, door middel van deze zienswijze inbrengen.</p>	<p>Bedankt voor de constructieve feedback. De inventarisatiestudie naar de bereikbaarheidsproblematiek en de aanbevelingen daaruit zijn bekend.</p>	Nee
	<p>2</p> <p>N412 / Universiteitsweg</p> <p>De Universiteitsweg/N412 met de aansluiting A28 is voor USP De Uithof verreweg de belangrijkste auto-ontsluiting. Uit onderzoek blijkt dat ca. 80% van het autoverkeer voor het sciencepark langs deze weg het gebied in- en uitrijdt. Relevant zijn dus de ontwikkelingen op dit wegvak na realisatie van het Ringproject. De referentieprognose voor 2030 (autonome ontwikkeling) geeft voor de avondspits een maximale verhoging van de verkeersintensiteit tot ca. 150%. De prognose met Ringproject geeft echter een substantieel hogere toename van de verkeersintensiteit, maximaal tot zelfs 175% ten opzichte van de huidige situatie. Het is daarmee het enige punt in de regio waar de verkeersintensiteit een verdere verslechtering te zien geeft. De N412/Universiteitsweg, levensader voor USP De Uithof, trekt in het model meer autoverkeer, zowel vanuit het noorden (sluipverkeer De Bilt?) als vanuit/door De Uithof, wat de doorstroming ter plekke verslechtert. Dit is een zeer zorgelijk perspectief, waarvoor in de OTB-documenten geen gedetailleerde verklaring geleverd wordt. Aangegeven wordt dat op de N237 (die de N412 bij De Bilt kruist) een verkeersafname van 8% wordt berekend zodat de toename op de Universiteitsweg in nog sterkere mate en uitsluitend aan USP De Uithof en De Bilt / Bilthoven toegeschreven moet worden. Wij achten het voor het voor de doorontwikkeling van Utrecht Science Park van groot belang dat het geschetste perspectief verbeterd wordt en suggereren voor de aanpak van dit onderwerp agendering van een aanvullende reconstructie van de N412 in uw overleg met de Provincie Utrecht, mogelijk uit te werken in de vorm van een bestuursovereenkomst.</p>	<p>In uw zienswijze merkt u terecht op dat de intensiteiten op de N412 (Universiteitsweg) tussen de N237 en de aansluiting op de A28 in de projectsituatie hoger zijn dan in de referentiesituatie. De belangrijkste oorzaak hiervan is het beter functioneren van de aansluiting De uithof op de A28. Waar in de huidige situatie en in de referentiesituatie het verkeer last heeft van filevorming op de A28 en A27 in en rondom knooppunt Rijnsweerd, kan het in de projectsituatie nagenoeg hindervrij doorrijden. Het is vooral verkeer vanaf de N237 vanuit oostelijke richting dat meer gebruik gaat maken van de N412.</p> <p>Wat betreft de verdere ontwikkeling van Utrecht Science Parc in relatie tot de N412 zijn er veel ideeën en ontwikkelingen gaande rondom de Universiteitsweg/N412. Deze ontwikkelingen zijn echter geen onderdeel van het tracébesluit. De provincie Utrecht is als wegbeheerder in dit kader voornemens de N412 nader te bekijken. Onder andere Rijkswaterstaat en de gemeente De Bilt zullen daarbij worden betrokken.</p>	Nee
	<p>3</p> <p>Op het viaduct Universiteitsweg over de A28 is een dubbele vrije rijstrook voor ambulances / nood- en hulpdiensten opgenomen, zodat de bereikbaarheid van de ziekenhuizen te allen tijde gegarandeerd wordt. Deze ingreep heeft onze steun, maar, in het licht van bovenstaande zien we graag een optimalisatie van deze infrastructuur in de vorm van een openstelling voor het openbaar vervoer op de belangrijke as Bilthoven - USP De Uithof.</p>	<p>Er is een dubbele vrije rijstrook voor ambulances en nood en hulpdiensten opgenomen op het viaduct van de Universiteitsweg. Het is niet onmogelijk om daar eventueel OV gebruik aan toe te voegen, mits de functionaliteit van deze stroken voor de ambulances hierdoor niet verslechtert. Of en zo ja hoe deze rijstrook door OV mede kan worden gebruikt is echter geen onderdeel van het tracébesluit, maar zal in een ander kader moeten worden besloten. Hier wordt wel over nagedacht.</p>	Nee
	<p>4</p> <p>Stadsdeel A28</p> <p>Over het stedelijke deel van de A28, de verbinding tussen knooppunt Rijnsweerd en de Waterlinieweg, is de afgelopen jaren veel discussie gevoerd. Wij benadrukken dat het</p>	<p>Het opnemen van een ontsluitingsroute ter hoogte van de Archimedeslaan is niet opgenomen in het tracébesluit. In de planstudie is de toegankelijkheid van de Uithof wel onderzocht en dit heeft mede geleid tot de aanpassingen aan de aansluiting De Uithof op</p>	Nee

	<p>toekomstig wegontwerp van vitaal belang is voor de bereikbaarheid van USP De Uithof en de doorontwikkeling van het gebied in combinatie met Rijnsweerd. In het OTB is opgenomen dat "de A28 tussen de aansluiting Waterinieweg en knooppunt Rijnsweerd wordt afgewaardeerd tot stadsautoweg. Het aantal opstelstroken voor de verkeerslichten in de richting van de stad blijft zoals in de huidige situatie (twee linksaf, twee rechtsaf)." Een maximale snelheid van 70 km/u is voorzien alsmede een aansluiting op de A28 door middel van een verkeersregelinstallatie. Procesmatig is de doorontwikkeling naar een stedelijke verbindingsweg zoals de gemeente Utrecht die graag ziet ontstaan, mede ten dienste van de ruimtelijke ontwikkeling van 'stadsdeel A28', onderwerp van ovedeg tussen RWS, Provincie en gemeente Utrecht waarbij afspraken over een aangepast ontwerp hoogstwaarschijnlijk zullen worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Wij ondersteunen deze benadering. In aanvulling doen we de suggestie om een ontsluitingroute ter hoogte van de Archimedeslaan als experimenteel op te nemen in het doorstromingsplan tijdelijke maatregelen voor de uitvoeringsfase. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om ervaringen op te doen met een verbeterde toegankelijkheid van USP De Uithof via een westelijke route.</p>	<p>de A28. De suggestie om in het doorstromingsplan als experiment een ontsluitingsroute op te nemen ter hoogte van de Archimedeslaan is in dit stadium onvoldoende onderbouwd, de consequenties van een dergelijk experiment (planologisch, vergunning, kosten, grond, verkeerskundig effect, milieueffecten, algemene haalbaarheid) zijn op dit moment onvoldoende duidelijk. Vanwege het gebrek aan inzicht in de consequenties wordt deze suggestie niet op voorhand meegenomen voor het doorstromingsplan</p>	
5	<p>Ruimtelijke impact en kwaliteit dwarsverbindingen Wij onderschrijven de uitspraak in het MER dat de uitvoering van het project A27 / A12 Ring Utrecht ter hoogte van USP De Uithof de dominantie versterkt van de A27 en de A28. Omdat de weg breder en hoger wordt, wordt die scheiding sterker. Dit gaat ten koste van de herkenbaarheid van de ruimtelijke structuur in de omgeving en dat doet geen recht aan het belang van USP De Uithof en de relatie met de stad. Deze negatieve MER-beoordeling over de ruimtelijke kwaliteit brengt naar ons inzicht met zich mee dat een substantiële verbeterslag verwacht mag worden met betrekking tot de inpassing en vormgeving van de dwarsverbindingen. Bijzondere aandacht is vereist voor de verbindingen met de stad, de passages Weg tot de Wetenschap en Archimedeslaan waarvan de tunnellenlengte van 70 meter tot 110 meter toeneemt. In het landschapsplan zijn impressies opgenomen over hoe de onderdoorgangen vormgegeven kunnen worden. Wij zijn er nog niet voldoende van overtuigd dat hiermee voor de onderdoorgangen voldoende kwaliteit wordt gerealiseerd. De verbindingen van USP De Uithof met de stad voldoen anno 2016 niet aan de gewenste ruimtelijke kwaliteit. De onderwereld van een snelwegviaduct is vooral voor 10.000 fietsers een dagelijks te nemen hindernis. Nergens in de stad is het aantal passages zo hoog als hier. Naar ons inzicht motiveert het negatieve beeld over de ruimtelijke kwaliteit een hoger ambitieniveau. USP De Uithof staat voor een groene, gezonde leefomgeving. Dat zou leidend moeten zijn in de aanpak van de begrenzing van het gebied. Op de OTB tekeningen is een optelsom van vele maatregelen zichtbaar die zich uit in hoogteverschillen, allerlei verspruingen in het terrein en de watergangen; er spreekt onvoldoende een integrale benadering uit. Wij doen de suggestie om vanaf de Kromme Rijn tot aan Landgoed Oostbroek een integrale 'zachte rand' van de snelweg: een landschappelijke en ecologische zone met een hoge beeldkwaliteit en mogelijkheden voor buitenrecreatie te maken. Een herkenbaar ding, een groen lint dat op een natuurlijke manier, geleidelijk van vorm verandert, muteert. Het doel zou moeten zijn om waarden toe te voegen. De aangegeven OTB-grenzen dienen daarbij nauwkeurig te worden bepaald opdat geen restgebiedjes overblijven. Wij zijn van mening dat door de strikte beperking tot het oplossen van de 'passage' en niet ten principale uit te gaan van het ontwerpen van een verkeersverbinding door een 'dijklichaam' van 110 meter breed met een vriendelijke, uitnodigende 'zachte' uitstraling, de nu gekozen oplossing teveel kansen laat liggen. In de periode tot aan het Tracébesluit wordt gewerkt aan het Esthetisch programma van Eisen waarvoor wij benaderd zijn om mede invulling aan te geven. Wij zullen dit doen met als inzet dat de onderdoorgangen een onderdeel van de stad moeten vormen waarbij symmetrie in de herkenbaarheid van</p>	<p>De vormgeving van de onderdoorgangen richting de Uithof wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen. De gemeente zal hierbij worden betrokken. Deze uitwerking zal echter niet plaats vinden voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit, maar grotendeels erna. Dat betekent dat het gaat om een uitwerking binnen de kaders van het tracébesluit, en er geen ruimte is om opnieuw varianten met onderdoorgangen die twee keer zo breed zijn in het onderzoek te betrekken. Uw voorstel voor een zachte rand tussen knooppunt Rijnsweerd en Oostbroek toont verwantschap met het door anderen voorgestelde initiatief Liniepark. Het tracébesluit maakt realisatie daarvan niet onmogelijk; de gemeente en de Uithof zijn de twee belangrijkste partijen om dit beeld te realiseren.</p>	Nee

	<p>de entrées gebracht moet worden, dat zij geen barrière zijn en geen belemmering voor de ontwikkeling van USP mogen zijn, dat de vormgeving van onderdoorgangen kwalitatief zo hoogwaardig en robuust zijn, dat deze nieuwe ontwikkelingen in de zones grenzend aan de ring stimuleren. Uit studies die eerder in het planproces zijn gedaan, we refereren hier aan het "ontwerpend onderzoek naar onderdoorgangen De Uithof - Rijnsweerd onder A27/Ring Utrecht" gemaakt door Enno Zuidema Stedebouw (2014, in opdracht van de Provincie Utrecht), is naar voren gekomen dat wanneer een onderdoorgang twee maal zo lang wordt, deze ook twee maal zo breed moet worden om kwalitatief te voldoen. Wij verzoeken om aan RWS de ruimte te bieden om in het proces tot opstelling van het Esthetisch programma van Eisen vanuit dit uitgangspunt een open discussie te mogen voeren.</p> <p>De ontwerpkeuze om de huidige hoogteligging ter plaatse van de onderdoorgang Archimedeslaan te behouden heeft o.i. wèl belangrijke toekomstwaarde met het oog op een eventuele tweede tramlijn door Rijnsweerd naar USP De Uithof en de potentie tot koppeling van beide stadswijken. Wij onderschrijven deze keuze.</p>		
6	<p>Taludaanpassing - ruimtereservering parkeren</p> <p>De wegverbreding leidt tot ruimtebeslag aan weerszijden van de huidige infrastructuur. Dat heeft gevolgen voor daar aanwezige functies. In dat verband stellen wij het op prijs dat open dialoog met u heeft geleid tot opname van actie 2L11 ("Damwand en groene inpassing om ruimte voor watergang en voor logistiek rond onderzoekcentra te behouden") ter hoogte van de Sorbonnelaan om een werkbare situatie voor SRON en het ESL van de Geofaculteit van de universiteit te behouden. In afwijking op het OTB stellen wij voor om het taludprofiel zoals toegepast in 2L11 eveneens op te nemen voor de oostzijde van de A27 tussen de Weg tot de Wetenschap en de Archimedeslaan met het doel om de aldus te behouden maaiveldruimte te kunnen bestemmen voor een gebouwde parkeerfaciliteit. Daarbij zou de aanwezige watergang overkluisd kunnen worden. Wij zijn voornemens de gemeente Utrecht te verzoeken alsdan deze bestemming op te nemen in de vereiste aanpassing van het bestemmingsplan De Uithof in het kader van de verplichting om binnen een jaar na onherroepelijk worden van het TB dit plan conform het TB te herzien</p>	<p>In het kader van de gewenste ruimtelijke kwaliteit is voor de zone langs de Sorbonnelaan gekozen voor een groen talud. Een gebouwde parkeervoorziening laat zich daar moeilijk mee combineren. Dit plandeel is in het tracébesluit niet gewijzigd.</p> <p>De opmerkingen over de gemeente Utrecht en de wijziging van het bestemmingsplan zijn voor kennisgeving aangenomen.</p>	Nee
7	<p>Uitvoering geluidsschermen</p> <p>Aan de oostzijde van de A27 ter hoogte van USP De Uithof en langs de verbindingsboog Breda - Amersfoort aan Uithofzijde zijn geluidsschermen voorzien van resp. 4 en 3 meter hoogte. De schermen in deelgebied 2, waar deze wegdelen onderdeel van zijn, worden onder een helling van 10 graden achteroverhellend geplaatst en aan de wegzijde voorzien van niet- transparant absorberend materiaal. Dit betekent dat toepassing van dit concept USP De Uithof zou doen verdwijnen achter 3 en 4 meter hoge ondoorzichtige wanden. In maatregel 2L5 is als optie opgenomen: "Transparante uitvoering mogelijk boven op de kunstwerken Weg tot de Wetenschap en Archimedeslaan." In termen van het landschapsplan gaat het hier om het creëren van een 'stadsmoment'.</p> <p>Het streven moet zijn om Utrecht Science Park opvallend aanwezig te laten zijn, vanuit alle windrichtingen is zichtbaarheid te allen tijde (mag een flits zijn) gewenst zodat passanten USP (on)bewust registreren. Graag breiden wij dus de suggestie uit en ons advies is om een ontwerpende partij een specifieke opgave te laten uitwerken zodat een duurzame en robuuste oplossing wordt gerealiseerd met een bij de omgeving passend ambitieniveau. Wij stellen voor om in het kader van het EPVE met u nadere invulling geven aan de uitwerking van deze plannen.</p>	<p>In de Nota van Wijzigingen is beschreven dat de geluidsschermen ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord rechttop staand worden uitgevoerd. In het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) wordt de vormgeving van de schermen nader uitgewerkt, waarbij speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen. Alleen de schermen langs de A12, tussen de aansluiting Papendorp en het Merwedekanaal worden transparant uitgevoerd.</p> <p>Bij de kruisingen van de A27 met de Archimedeslaan, de Weg tot de Wetenschap en de Kromme Rijn is sprake van openingen tussen de viaducten van de verschillende rijbanen. Hierdoor blijft sprake van daglicht toetreding in de onderdoorgangen.</p> <p>Om te voorkomen dat deze openingen een geluidlek vormen naar de omgeving zijn in het Tracébesluit hier extra geluidsschermen langs de rijbanen voorzien.</p>	Ja
8	<p>Bouwterrein</p> <p>In het OTB is een aantal gebieden opgenomen die gereserveerd worden als werkterreinen in de bouwperiode. Hierbij is zoveel als mogelijk gezocht naar gronden die al in eigendom zijn van het Rijk of een andere overheid. In het gebied van De Uithof is een dergelijk bouwterrein voorzien tussen de A27 en de Sorbonnelaan, aan de oostzijde</p>	<p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren,</p>	Ja

	<p>van de A27 tussen de Leuvenlaan en de Weg tot de Wetenschap. Gebruik van dit terrein heeft mogelijk impact op de bereikbaarheid van USP De Uithof. Wij hebben bezwaar tegen de inrichting van een bouwterrein op deze locatie tenzij er geen enkel gebruik van het OWN gemaakt wordt en de ontsluiting dus uitsluitend via het RWN geschiedt.</p>	<p>omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor het werkterrein bij de aansluiting Uithof. Dit werkterrein is veel kleiner. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de tracébesluit-tekeningen verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Echter, het door u benoemde bouwterrein aan de oostzijde van de A27 tussen de A27 en de Sorbonnelijst (tussen Weg tot de wetenschap en de Leuvenlaan) is op basis van de ruimte die nodig is voor de realisatie in combinatie met de landschappelijke inpassing niet aangepast.</p>	
9	<p>Ecologie In de onderzoeken wordt uitsluitend gerefereerd aan de permanente effecten van het project. Tijdelijke negatieve effecten worden daarbij niet behandeld terwijl daarin wel projectrisico's schuilgaan. De goede zorg voor de leefomstandigheden van twee diersoorten is vanuit het perspectief van USP De Uithof in het bijzonder van belang mede gelet op een (compenserende) relatie met eerdere bouwingrepen binnen ons gebied: de geïsoleerde ringslangpopulatie tussen de bebouwing van de noordwesthoek van USP De Uithof en de verbindingsboog A28 (door de universiteit gerealiseerde broedhopen); de dwergvleermuizen. De Uithof is een belangrijk overwinteringsgebied voor dwergvleermuizen vanuit de stad. De vliegroute door de tunnels lijkt onderschat in het OTB. Ten aanzien van de ringslangpopulatie merken wij op dat deze leven in het bosgebied in de oksel van het knooppunt alsmede in de moestuinen en de Botanische tuinen. Daarbij is juist het gebied nabij de snelweg het meest rustige en minst verstoorde deel van het leefgebied. In de rapporten wordt gesteld dat er geen permanente effecten op deze populatie aan de orde is omdat er in het kader van de boswet gecompenseerd moet worden. Dat zou echter wel betekenen dat er een geruime periode tijdens de uitvoering een afname van leefgebied is voor de ringslang in dit gebied. Omdat deze populatie geïsoleerd is en slechts een zeer beperkt leefgebied heeft is iedere (tijdelijke) afname een significante aantasting van de ringslang. Wij roepen op tot het treffen van zodanige maatregelen dat er tijdens de werkzaamheden wordt voorkomen dat de hier aanwezige populatie verder wordt aangetast. Een tijdelijke afname zou namelijk zeer wel kunnen resulteren in het volledig verdwijnen van deze populatie. Met betrekking tot de gewone dwergvleermuizen concluderen wij dat natuuronderzoek naar de vliegroutes met name is uitgevoerd in de kraamtijd. Het belang van de tunnels onder de A27 als vliegroute lijkt daardoor onderschat te zijn. Deze</p>	<p>Uw beeld dat uitsluitend naar permanente effecten is gekeken klopt niet met de werkelijkheid. In de milieu-effectrapportage is in het hoofdstuk "Situatie tijdens de bouw" gekeken naar de effecten in de aanlegfase, voorzover deze met de huidige inzichten ten aanzien van de aanlegfase te beschrijven zijn. In de uitwerking van de wijze van aanleg zal ook met relevante ecologische waarden rekening worden gehouden. Dit betreft nadrukkelijk ook de door u genoemde vleermuizen en ringslang. In later op te stellen ontheffingsaanvragen en ecologische werkprotocollen worden maatregelen specifiek beschreven. Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. In dit werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Wet natuurbescherming zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Wet natuurbescherming verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt. Aangezien er ter plaatse van de overwinteringsplaatsen van vleermuizen in de Uithof geen werkzaamheden plaatsvinden, zijn deze winterverblijfplaatsen niet beschreven in het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage. Wel is in het deelrapport natuur beschreven dat de tunnels richting de Uithof van belang zijn voor vleermuizen. Met vleermuisvriendelijke verlichting is hier bedoeld dat indien verlichting nodig is vanwege sociale veiligheid in ieder geval verlichting toegepast moet worden die vleermuizen zo min mogelijk verstoort. Hier zijn meerdere opties mogelijk. Zowel de intensiteit, de stralingsrichting als de kleur zijn van belang voor de mate van verstoring. De inzichten hierover zijn ook nog sterk in ontwikkeling, waardoor de exacte keuze in verlichting is vrijgelaten voor de uitvoeringsfase. Overigens zijn gewone dwergvleermuizen weinig</p>	Ja

		<p>tunnels zijn van wezenlijk belang voor de vleermuizen om in het najaar het ovenwinteringsgebied te bereiken. Omdat er in die periode geen onderzoek is uitgevoerd, lijken de tunnels daardoor van minder groot belang en is het noodzakelijk aan te geven hoe tijdens de uitvoering wordt gegarandeerd dat de vliegroutes onder de snelwegen op voldoende niveau blijven.</p> <p>In de rapportage is opgenomen dat de tunnels vleermuisvriendelijke verlichting zullen moeten krijgen, in feite een contradictio in terminis. Daaraan is in deze fase nog geen invulling gegeven. Wij adviseren om ten behoeve van het ontwerp gedegen ecologisch advies in te winnen.</p> <p>Boscompensatie Universiteitsweg Noord</p> <p>In het landschapsplan wordt boscompensatie aan de Universiteitsweg Noord beschreven. Bezien vanuit het landschapsplan voor USP De Uithof is het wenselijk om langs de gehele Universiteitsweg een laanbeplanting op te nemen. Niet alleen de noordzijde van het nieuwe viaduct binnen OTB komt daarvoor in aanmerking, ook de zuidzijde. Deze overweging geven wij graag als suggestie mee.</p>	<p>gevoelig voor verlichting, in tegenstelling tot bepaalde Myotis soorten zoals de watervleermuis.</p> <p>Het door u genoemde plan voor boscompensatie rond de Universiteitsweg Noord is tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit aangepast op verzoek van de directe belanghebbenden. Dit is nader toegelicht in de Nota van Wijziging 2020.</p> <p>Uw suggestie voor de toevoeging van laanbeplanting aan de zuidzijde langs de Universiteitsweg is besproken met de gemeente De Bilt en de wegbeheerder provincie Utrecht aangezien het aanplant op hun grond zou betreffen. Deze suggestie heeft niet geleid tot een aanpassing van de maatregelen bij het tracébesluit.</p>	
	10	<p>Uppsalatunnel</p> <p>Ten gevolge van de aanpassing van het knooppunt Rijnsweerd wordt de Uppsalatunnel verlengd en wordt de fietsbrug Bunnikseweg vernieuwd en daarvoor een deel van de tijd uit functie genomen. Over de Uppsalatunnel wordt opgemerkt dat deze het meest gebruikt wordt door langzaam verkeer (woon-werk; scholieren) en dat afsluiting hiervan meer effect heeft dan afsluiting van de route over de fietsbrug. Wij onderschrijven de relevantie van de tunnel als langzaam verkeerrelatie tussen USP De Uithof en De Bilt met klem en onderstrepen dat het van groot belang is de langzaam verkeerroute naar De Bilt - Bilthoven continue beschikbaar te hebben. Juist in de uitvoeringsfase zal deze route van extra gewicht zijn</p> <p>vanwege de directe ontsluiting van NS-station Bilthoven en kunnen bijdragen aan de gewenste reductie van autoverkeer in dit werkgebied.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Het belang van de Uppsalatunnel wordt door Rijkswaterstaat onderschreven. Het zo veel mogelijk in stand houden van een goede en veilige fietsverbinding door de Uppsalatunnel is dan ook de insteek. Dit wordt meegenomen in het vervolgproces van de contractvoorbereiding (contract Noord) bij het opstellen van de contracteisen, ook i.r.t. het beoogde werkerrein ter plaatse, het gunningscriterium verkeershinder. en de MinderHinder-aanpak. De intensieve samenwerking in bijvoorbeeld de MinderHinder-aanpak met de gemeente De Bilt en de andere wegbeheerders wordt voortgezet.</p>	Ja
	11	<p>Doorstromingsplan</p> <p>Door u wordt gewerkt aan een doorstromingsplan gericht op de bereikbaarheid tijdens de (veeljarige) realisatiefase. De bereikbaarheid van Utrecht Science Park De Uithof is ook in die periode van groot belang zodat wij de relevantie van een adequaat doorstromingsplan nadrukkelijk onderschrijven. In dat plan vragen wij met name aandacht voor de aantrekkelijkheid en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer voor de reiziger en dringen wij erop aan zowel het busverkeer als de tramexploitatie ongehinderd te doen plaatsvinden en waar mogelijk extra te faciliteren (vluchtstrookgebruik).</p> <p>Bij de dwarsverbindingen onder de snelwegen worden ingrijpende werkzaamheden uitgevoerd. De onderdoorgangen, met name die van de Weg tot de Wetenschap en de Archimedeslaan, worden dagelijks gepasseerd door zeer grote aantallen fietsers, voor ons, met een 60%-modalsplitaandeel in het woon-werk-, c.q. het woon-studeerverkeer de belangrijkste pendelgroep. Wij dringen er bij u op aan goede voorzieningen te treffen om de fietsverbindingen aantrekkelijk, comfortabel en veilig te houden.</p> <p>Als onderdeel van het doorstromingsplan stellen wij voor om een experimentele directe toegang (auto) tot de Archimedeslaan op te nemen. Enerzijds om daarmee vooruit te lopen op een aansluiting USP/west vanaf de afgewaardeerde A28 stadsweg en anderzijds als ontlasting van de verkeersrelatie De Bilt - USP De Uithof / A28.</p>	<p>Onderdeel van de bij dit zienswijzepunt genoemde werkzaamheden is het MinderHinderplan. Op dit moment wordt door Rijkswaterstaat samen met alle betrokken wegbeheerders inderdaad gewerkt aan het MinderHinderplan. Rijkswaterstaat en de betrokken gemeenten willen in het vervolgproces ten aanzien van de MinderHinder-aanpak graag met USP in gesprek om nader af te stemmen. Rijkswaterstaat zal daarvoor initiatief nemen.</p>	Ja
ZWE-00900	1	<p>Wij hebben kennis genomen van het door u vastgestelde Ontwerp Tracé besluit en het bijbehorende MiUeu Effect Rapport voor de voorgenomen verbreding van de Ring Utrecht, waaronder de A27 over de Utrechtseweg in De Bilt en de aansluiting A27/A2B (knooppunt Rijnsweerd).</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.</p>	Nee

	<p>LUW De Vereniging Leefomgeving Utrechtseweg wordt gevormd door de bewoners die wonen aan of vlak bij de Utrechtseweg tussen het viaduct A27 over de Utrechtseweg aan de westzijde van De Bilt en de Soestdijkseweg/Universiteitsweg aan de oostzijde. LUW is opgericht voor het behartigen, behouden en verbeteren van het leefklimaat van de bewoners van de Utrechtseweg en omgeving te De Bilt Voor het behartigen van de belangen voor deze voormelde bewoners en van voormelde buurt in het algemeen en het zo nodig in rechte optreden namens deze bewoners.</p> <p>Door de nabijheid van de A27 en de verwachting dat de uitbreiding van het wegennet en de uitvoering van de werkzaamheden invloed hebben op de directe woonomgeving worden de leden van LUW rechtstreeks en direct in hun belang getroffen. Dit belang zit in de bescherming van de leefomgeving van de bewoners van de Utrechtseweg en directe omgeving en is actueel vanwege de nu ter inzage gelegde plannen van uw ministerie.</p> <p>Typering gebied De zuidzijde van de Utrechtseweg is een kwetsbaar gebied met landgoederen, enkele agrarische bedrijven, en geclusterde en verspreide bewoning. De gebiedskwaliteit van dit gebied met een open, kleinschalig landschap is hoog. Dit gebied is de laatste schakel tussen het Noorderpark en het Kromme Rijngebied. Het is een rustgebied voor wild en onwenselijk dat dit gebied wordt aangetast als gevolg van de uitbreiding van het wegennet alsmede het verhoogde geluidsniveau dat daar mee gepaard gaat.</p>		
2	<p>Verbreding A27 en voorgestelde maatregelen De wijk De Bilt Zuid zowel langs de Utrechtseweg als de Veldzichtlaan heeft al zwaar te lijden onder de slechte geluids- en luchtkwaliteit De verbreding van de A27 gaat voor meer geluid- en fijnstofoverlast zorgen. De nagestreefde norm van maximaal 53 dB geluidsoverlast voor buitenstedelijk gebied wordt met de nieuwe plannen hier regelmatig zwaar overschreden en met de door uw ministerie voorgestelde maatregelen zeker niet gehaald. Door u wordt voorgesteld maatregelen te treffen voor 13 van de 92 woningen in dit gebied. Wij zijn van mening dat het om meer woningen in dit gebied bovenwettelijk toegezegde middelen uitsluitend aan geluidwerende voorzieningen mag worden besteed. Wij zullen de Provincie Utrecht hierover onze reactie sturen.</p>	<p>Uit de afweging van de maatregelen voor het gebied Utrechtseweg, zie par. 5.4.2.4 van het 'Deelrapport geluid - Specifiek' van het ontwerp-tracébesluit, blijkt dat met de doelmatige maatregelen bij alle woningen de geluidbelasting met het project Ring Utrecht (prognose 2036) niet hoger zal zijn dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Deze norm is genoemd in de Wet milieubeheer, het is niet duidelijk wat inspreker bedoelt met zijn constatering dat bij 13 van de 92 woningen de norm zal overschrijden.</p> <p>Uit bijlage 9b van het deelrapport Geluid - specifiek blijkt dat de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht maximaal 50 dB zal bedragen.</p> <p>De door u genoemde norm van maximaal 53 dB in het buitenstedelijk gebied is voor de woningen rond de Utrechtseweg niet van toepassing, de wettelijke toetswaarde is hier de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. De door u genoemde norm is van toepassing voor nieuwbouw van woningen in de nabijheid van een rijksweg.</p> <p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Alleen als er geld overblijft, kan dit aan andere zaken worden besteed. Het totale bovenwettelijk maatregelenpakket is in te zien op de website van de provincie, zie https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/wegenprojecten/knooppunten-utrecht-en-amersfoort#Knooppunt_A27_A12_Ring_Utrecht.</p>	Ja
3	<p>Bouwwerkzaamheden en beperken overlast Wij vragen u met klem tijdens de uitvoeringsfase van het project de omgevingshinder voor mens en dier tot een minimum te beperken. Dit geldt m.n. voor de bouwwerkzaamheden in de nacht Tevens vragen wij u af te zien van een bouwterrein ter hoogte van de faunapassage Universiteitsweg. Dit is onverenigbaar met een rustige en vrije passage van het wild, dat u ook voorstaat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de</p>	Ja

			werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.	
	4	Afsluitend De ambtelijke voorbereiding van het Ontwerp Tracébesluit is zorgvuldig verlopen. Wij zijn vaak en uitvoerig geïnformeerd over de modellen die tot dit OTB geleid hebben. Wij vertrouwen erop dat onze opmerkingen gehoor krijgen en dat deze verwerkt worden in het definitief plan.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
ZWE-00901	1	In aanvulling op ons eerder toegezonden wateradvies, dienen wij hierbij onze zienswijze in op de Planstudie A27/A12 Ring Utrecht, die momenteel ter visie ligt. De ontvangen stukken geven ons aanleiding tot de volgende opmerkingen, toegespitst op het deelrapport Water (map 13). Benodigde watercompensatie In paragraaf 5.2 (pagina 58, laatste alinea, inzake locatie 14, maatregel 2W14) wordt voor dit deelgebied een benodigde watercompensatie genoemd van 0,566 ha. Volgens deze alinea is de watercompensatie niet in het plan meegenomen, omdat deze wordt voorzien in het plan Kromme Rijn van HDSR. Zoals wij in een ambtelijk afstemmingsoverleg met mevrouw xxx op 24 mei 2016 hebben aangegeven, betreft dit een autonoom plan van HDSR, dat voorziet in de aanleg van natuurvriendelijke oevers (nvo's) en een nevengeul. Deze oplossing biedt overigens kansen voor zowel watercompensatie als natuurontwikkeling, zodat daarmee meerdere doelen worden gediend. Het plan voor de Kromme Rijn is echter nog niet bestuurlijk vastgesteld. Er is nog geen financiële dekking voor en bovendien is er een areaal compensatiegrond nodig om het plan te kunnen realiseren. Hierover dient overeenstemming te worden bereikt tussen o.a. Rijkswaterstaat, gemeente Utrecht en het waterschap. Grondwateraspecten ter plaatse van verdiepte bakconstructie Graag vragen we aandacht voor de technische uitwerking van de uitbreiding van de verdiepte bakconstructie, kortweg aangeduid als "tunnelbak". In de verkenningen is uitgebreid aandacht gegeven aan het ontwerp en de uitvoering van de aanwezige folieconstructie, die moet voorkomen dat grondwater in de tunnelbak uittreedt en wateroverlast plaatsvindt. Daarnaast beschermt de folie tegen verdroging voor de omgeving. De verbreding van de A27 ter plaatse van deze folieconstructie stelt de ontwerpers voor de bijzondere uitdaging om een duurzame en langdurig gegarandeerde oplossing te bedenken, die de grondwaterstanden in de omgeving ongemoeid laat. Wij kunnen ermee instemmen dat dit uitgangspunt in het deelrapport is opgenomen en zien dit als randvoorwaarde voor het ontwerp. Dat betekent dat de grondwaterstanden en de afdichting door de reeds aanwezige folieconstructie niet negatief mogen worden beïnvloed door de nog uit te werken technische oplossing. Tot slot spreken wij onze waardering uit over de wijze waarop wij bij de totstandkoming van het deelrapport water en bij de recente wateroverleggen zijn betrokken.	De watercompensatie voor dit deelgebied wordt inderdaad gecombineerd met het plan voor de Kromme Rijn van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Hierover zijn inmiddels afspraken gemaakt tussen u, gemeente en Rijkswaterstaat die in een bestuursovereenkomst worden vastgelegd. In deze bestuursovereenkomst worden ook afspraken vastgelegd rond de financiering en compensatie van landbouwgronden. De verbreding van de weg binnen de folie is complex. Rijkswaterstaat is zich bewust van de in de zienswijze genoemde risico's. De reeds uitgevoerde en komende onderzoeken geven voldoende aan, dat het risicoprofiel beheersbaar is. De risico's worden tijdens de aanbestedingsfase richting marktpartijen helder en eenduidig aangegeven en de marktpartijen worden dan uitgedaagd de risico's ten aanzien van de beschadiging zo goed mogelijk te beheersen. Een van de gunningscriteria zal over deze beheersmaatregelen gaan. Welke bouwmethode uiteindelijk toegepast gaat worden is nog niet bekend. Dit zal in samenwerking met de markt gebeuren. De voorgestelde methode zal beoordeeld worden op risico's en te treffen beheersmaatregelen. Bovendien blijft Rijkswaterstaat zelf betrokken bij de vervolgonderzoeken en bij zowel het ontwerp als de uitvoering en zal continue in gesprek zijn met de opdrachtnemer om dit risico's te beheersen. Tenslotte zal in het kader van de vergunning verlening ook het bevoegd gezag (gemeenten, waterschap) meekijken op de beheersing van de risico's van de, door de opdrachtnemer, voorgestelde bouwmethode.	Nee
ZWE-00902	1	Op 10 mei 2016 is het Ontwerp Tracébesluit (OTB) en het milieueffectrapport (MER) A27/A12 Ring Utrecht ter visie gelegd. In deze brief geven wij u onze zienswijze op het OTB en MER. De Utrechtse regio is economisch sterk met het Utrecht Science Park (USP) als kloppend hart van een expanderende kenniseconomie op Europese schaal. Voor die groei is een goede bereikbaarheid van essentieel belang. In 2015 hebben de aldaar gevestigde kennispartners Universiteit Utrecht, UMC Utrecht en Hogeschool Utrecht, verenigd in VSU	Bedankt voor de constructieve feedback. De inventarisatiestudie naar de bereikbaarheidsproblematiek en de aanbevelingen daaruit zijn bekend.	Nee

	<p>een inventarisatiestudie laten verrichten naar de bereikbaarheidsproblematiek van het USP.</p> <p>De aanbevelingen uit deze studie zijn inmiddels breed omarmd en vormen de kern van de bereikbaarheidsagenda van de netwerksamenwerking Utrecht oost. Als hoofdaanbeveling noemt de studie het voorkómen van elke vertraging van geplande en in uitvoering zijnde projecten en maatregelen zoals in het bijzonder De Uithoflijn en de Ring Utrecht. Onze zienswijze dient dus vanuit dit perspectief gelezen te worden.</p> <p>Dubbele doelstelling</p> <p>Het OTB geeft voor het project Ring Utrecht een tweeledig doel. Enerzijds is dat de ambitie om de verkeersdoorstroming te verbeteren op een verkeersveilige manier en anderzijds om de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De beide doelen onderschrijven wij. Op beide punten biedt het OTB kansrijke perspectieven, maar niettemin onderkennen wij in beide domeinen punten van zorg die wij, nu de onomkeerbaarheid van besluitvorming nadert, door middel van deze zienswijze inbrengen.</p>		
2	<p>N412 / Universiteitsweg</p> <p>De Universiteitsweg/N412 met de aansluiting A28 is voor USP De Uithof verreweg de belangrijkste auto-ontsluiting. Uit onderzoek blijkt dat ca. 80% van het autoverkeer voor het sciencepark langs deze weg het gebied in- en uitrijdt. Relevant zijn dus de ontwikkelingen op dit wegvak na realisatie van het Ringproject. De referentieprognose voor 2030 (autonome ontwikkeling) geeft voor de avondspits een maximale verhoging van de verkeersintensiteit tot ca. 150%. De prognose mèt Ringproject geeft echter een substantieel hogere toename van de verkeersintensiteit, maximaal tot zelfs 175% ten opzichte van de huidige situatie. Het is daarmee het enige punt in de regio waar de verkeersintensiteit een verdere verslechtering te zien geeft. De N412/Universiteitsweg, levensader voor USP De Uithof, trekt in het model meer autoverkeer, zowel vanuit het noorden (sluipverkeer De Bilt?) als vanuit/door De Uithof, wat de doorstroming ter plekke verslechtert. Dit is een zeer zorgelijk perspectief, waarvoor in de OTB-documenten geen gedetailleerde verklaring geleverd wordt. Aangegeven wordt dat op de N237 (die de N412 bij De Bilt kruist) een verkeersafname van 8% wordt berekend zodat de toename op de Universiteitsweg in nog sterkere mate en uitsluitend aan USP De Uithof en De Bilt / Bilthoven toegeschreven moet worden. Wij achten het voor het voor de doorontwikkeling van Utrecht Science Park van groot belang dat het geschetste perspectief verbeterd wordt en suggereren voor de aanpak van dit onderwerp agendering van een aanvullende reconstructie van de N412 in uw overleg met de Provincie Utrecht, mogelijk uit te werken in de vorm van een bestuursovereenkomst.</p>	<p>In uw zienswijze merkt u terecht op dat de intensiteiten op de N412 (Universiteitsweg) tussen de N237 en de aansluiting op de A28 in de projectsituatie hoger zijn dan in de referentiesituatie. De belangrijkste oorzaak hiervan is het beter functioneren van de aansluiting De uithof op de A28. Waar in de huidige situatie en in de referentiesituatie het verkeer last heeft van filevorming op de A28 en A27 in en rondom knooppunt Rijnsweerd, kan het in de projectsituatie nagenoeg hindervrij doorrijden. Het is vooral verkeer vanaf de N237 vanuit oostelijke richting dat meer gebruik gaat maken van de N412.</p> <p>Wat betreft de verdere ontwikkeling van Utrecht Science Parc in relatie tot de N412 zijn er veel ideeën en ontwikkelingen gaande rondom de Universiteitsweg/N412. Deze ontwikkelingen zijn echter geen onderdeel van het tracébesluit. De provincie Utrecht is als wegbeheerder in dit kader voornemens de N412 nader te bekijken. Onder andere Rijkswaterstaat en de gemeente De Bilt zullen daarbij worden betrokken.</p>	Nee
3	<p>Op het viaduct Universiteitsweg over de A28 is een dubbele vrije rijstrook voor ambulances / nood- en hulpdiensten opgenomen, zodat de bereikbaarheid van de ziekenhuizen te allen tijde gegarandeerd wordt. Deze ingreep heeft onze steun, maar, in het licht van bovenstaande zien we graag een optimalisatie van deze infrastructuur in de vorm van een openstelling voor het openbaar vervoer op de belangrijke as Bilthoven - USP De Uithof.</p>	<p>Er is een dubbele vrije rijstrook voor ambulances en nood en hulpdiensten opgenomen op het viaduct van de Universiteitsweg. Het is niet onmogelijk om daar eventueel OV gebruik aan toe te voegen, mits de functionaliteit van deze stroken voor de ambulances hierdoor niet verslechtert. Of en zo ja hoe deze rijstrook door OV mede kan worden gebruikt is echter geen onderdeel van het tracébesluit, maar zal in een ander kader moeten worden besloten. Hier wordt wel over nagedacht.</p>	Nee
4	<p>Stadsdeel A28</p> <p>Over het stedelijke deel van de A28, de verbinding tussen knooppunt Rijnsweerd en de Waterlinieweg, is de afgelopen jaren veel discussie gevoerd. Wij benadrukken dat het toekomstig wegontwerp van vitaal belang is voor de bereikbaarheid van USP De Uithof en de doorontwikkeling van het gebied in combinatie met Rijnsweerd. In het OTB is opgenomen dat "de A28 tussen de aansluiting Waterlinieweg en knooppunt Rijnsweerd wordt afgewaardeerd tot stadsautoweg. Het aantal opstelstroken voor de verkeerslichten in de richting van de stad blijft zoals in de huidige situatie (twee linksaf, twee rechtsaf)." Een maximale snelheid van 70 km/u is voorzien alsmede een aansluiting op de A28 door middel van een verkeersregelinstallatie. Procesmatig is de doorontwikkeling naar een</p>	<p>Het opnemen van een ontsluitingsroute ter hoogte van de Archimedeslaan is niet opgenomen in het tracébesluit. In de planstudie is de toegankelijkheid van de Uithof wel onderzocht en dit heeft mede geleid tot de aanpassingen aan de aansluiting De Uithof op de A28. De suggestie om in het doorstromingsplan als experiment een ontsluitingsroute op te nemen ter hoogte van de Archimedeslaan is in dit stadium onvoldoende onderbouwd, de consequenties van een dergelijk experiment (planologisch, vergunning, kosten, grond, verkeerskundig effect, milieueffecten, algemene haalbaarheid) zijn op dit moment onvoldoende duidelijk. Vanwege het gebrek aan inzicht in de consequenties wordt deze suggestie niet op voorhand meegenomen voor het doorstromingsplan</p>	Nee

	<p>stedelijke verbindingsweg zoals de gemeente Utrecht die graag ziet ontstaan, mede ten dienste van de ruimtelijke ontwikkeling van 'stadsdeel A28', onderwerp van ovedeg tussen RWS, Provincie en gemeente Utrecht waarbij afspraken over een aangepast ontwerp hoogstwaarschijnlijk zullen worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Wij ondersteunen deze benadering. In aanvulling doen we de suggestie om een ontsluitingroute ter hoogte van de Archimedeslaan als experimenteel op te nemen in het doorstromingsplan tijdelijke maatregelen voor de uitvoeringsfase. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om ervaringen op te doen met een verbeterde toegankelijkheid van USP De Uithof via een westelijke route.</p>		
5	<p>Ruimtelijke impact en kwaliteit dwarsverbindingen Wij onderschrijven de uitspraak in het MER dat de uitvoering van het project A27 / A12 Ring Utrecht ter hoogte van USP De Uithof de dominantie versterkt van de A27 en de A28. Omdat de weg breder en hoger wordt, wordt die scheiding sterker. Dit gaat ten koste van de herkenbaarheid van de ruimtelijke structuur in de omgeving en dat doet geen recht aan het belang van USP De Uithof en de relatie met de stad. Deze negatieve MER-beoordeling over de ruimtelijke kwaliteit brengt naar ons inzicht met zich mee dat een substantiële verbetering verwacht mag worden met betrekking tot de inpassing en vormgeving van de dwarsverbindingen. Bijzondere aandacht is vereist voor de verbindingen met de stad, de passages Weg tot de Wetenschap en Archimedeslaan waarvan de tunnellenlengte van 70 meter tot 110 meter toeneemt. In het landschapsplan zijn impressies opgenomen over hoe de onderdoorgangen vormgegeven kunnen worden. Wij zijn er nog niet voldoende van overtuigd dat hiermee voor de onderdoorgangen voldoende kwaliteit wordt gerealiseerd. De verbindingen van USP De Uithof met de stad voldoen anno 2016 niet aan de gewenste ruimtelijke kwaliteit. De onderwereld van een snelwegviaduct is vooral voor 10.000 fietsers een dagelijks te nemen hindernis. Nergens in de stad is het aantal passages zo hoog als hier. Naar ons inzicht motiveert het negatieve beeld over de ruimtelijke kwaliteit een hoger ambitieniveau.</p> <p>USP De Uithof staat voor een groene, gezonde leefomgeving. Dat zou leidend moeten zijn in de aanpak van de begrenzing van het gebied. Op de OTB tekeningen is een optelsom van vele maatregelen zichtbaar die zich uit in hoogteverschillen, allerlei verspringingen in het terrein en de watergangen; er spreekt onvoldoende een integrale benadering uit. Wij doen de suggestie om vanaf de Kromme Rijn tot aan Landgoed Oostbroek een integrale 'zachte rand' van de snelweg: een landschappelijke en ecologische zone met een hoge beeldkwaliteit en mogelijkheden voor buitenrecreatie te maken. Één herkenbaar ding, een groen lint dat op een natuurlijke manier, geleidelijk van vorm verandert, muteert. Het doel zou moeten zijn om waarden toe te voegen. De aangegeven OTB-grenzen dienen daarbij nauwkeurig te worden bepaald opdat geen restgebiedjes overblijven.</p> <p>Wij zijn van mening dat door de strikte beperking tot het oplossen van de 'passage' en niet ten principale uit te gaan van het ontwerpen van een verkeersverbinding door een 'dijklichaam' van 110 meter breed met een vriendelijke, uitnodigende 'zachte' uitstraling, de nu gekozen oplossing teveel kansen laat liggen. In de periode tot aan het Tracébesluit wordt gewerkt aan het Esthetisch programma van Eisen waarvoor wij benaderd zijn om mede invulling aan te geven. Wij zullen dit doen met als inzet dat de onderdoorgangen een onderdeel van de stad moeten vormen waarbij symmetrie in de herkenbaarheid van de entrées gebracht moet worden, dat zij geen barrière zijn en geen belemmering voor de ontwikkeling van USP mogen zijn, dat de vormgeving van onderdoorgangen kwalitatief zo hoogwaardig en robuust zijn, dat deze nieuwe ontwikkelingen in de zones grenzend aan de ring stimuleren. Uit studies die eerder in het planproces zijn gedaan, we refereren hier aan het "ontwerpend onderzoek naar onderdoorgangen De Uithof - Rijnsweerd onder A27/Ring Utrecht" gemaakt door Enno Zuidema Stedebouw (2014, in opdracht van de Provincie Utrecht), is naar voren gekomen dat wanneer een</p>	<p>De vormgeving van de onderdoorgangen richting de Uithof wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen. De gemeente zal hierbij worden betrokken. Deze uitwerking zal echter niet plaats vinden voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit, maar grotendeels erna. Dat betekent dat het gaat om een uitwerking binnen de kaders van het tracébesluit, en er geen ruimte is om opnieuw varianten met onderdoorgangen die twee keer zo breed zijn in het onderzoek te betrekken. Uw voorstel voor een zachte rand tussen knooppunt Rijnsweerd en Oostbroek toont verwantschap met het door anderen voorgestelde initiatief Liniepark. Het tracébesluit maakt realisatie daarvan niet onmogelijk; de gemeente en de Uithof zijn de twee belangrijkste partijen om dit beeld te realiseren.</p>	Nee

	<p>onderdoorgang twee maal zo lang wordt, deze ook twee maal zo breed moet worden om kwalitatief te voldoen. Wij verzoeken om aan RWS de ruimte te bieden om in het proces tot opstelling van het Esthetisch programma van Eisen vanuit dit uitgangspunt een open discussie te mogen voeren. Het komen tot sociaal veilige en uitnodigend vormgegeven passages is naar ons inzicht een door noodzaak ingegeven ontwerpogave.</p> <p>De ontwerpkeuze om de huidige hoogteligging ter plaatse van de onderdoorgang Archimedeslaan te behouden heeft o.i. wél belangrijke toekomstwaarde met het oog op een eventuele tweede tramlijn door Rijnsweerd naar USP De Uithof en de potentie tot koppeling van beide stadswijken. Wij onderschrijven deze keuze.</p>		
6	<p>Taludaanpassing - ruimtereservering parkeren</p> <p>De wegverbreding leidt tot ruimtebeslag aan weerszijden van de huidige infrastructuur. Dat heeft gevolgen voor daar aanwezige functies. In dat verband stellen wij het op prijs dat open dialoog met u heeft geleid tot opname van actie 2L11 ("Damwand en groene inpassing om ruimte voor watergang en voor logistiek rond onderzoekcentra te behouden") ter hoogte van de Sorbonnelaan om een werkbare situatie voor SRON en het ESL van de Geofaculteit van de universiteit te behouden. In afwijking op het OTB stellen wij voor om het taludprofiel zoals toegepast in 2L11 eveneens op te nemen voor de oostzijde van de A27 tussen de Weg tot de Wetenschap en de Archimedeslaan met het doel om de aldus te behouden maaiveldruimte te kunnen bestemmen voor een gebouwde parkeerfaciliteit. Daarbij zou de aanwezige watergang overkluisd kunnen worden. Wij zijn voornemens de gemeente Utrecht te verzoeken alsdan deze bestemming op te nemen in de vereiste aanpassing van het bestemmingsplan De Uithof in het kader van de verplichting om binnen een jaar na onherroepelijk worden van het TB dit plan conform het TB te herzien</p>	<p>In het kader van de gewenste ruimtelijke kwaliteit is voor de zone langs de Sorbonnelaan gekozen voor een groen talud. Een gebouwde parkeervoorziening laat zich daar moeilijk mee combineren. Dit plandeel is in het tracébesluit niet gewijzigd.</p> <p>De opmerkingen over de gemeente Utrecht en de wijziging van het bestemmingsplan zijn voor kennisgeving aangenomen.</p>	Nee
7	<p>Uitvoering geluidsschermen</p> <p>Aan de oostzijde van de A27 ter hoogte van USP De Uithof en langs de verbindingsboog Breda - Amersfoort aan Uithofzijde zijn geluidsschermen voorzien van resp. 4 en 3 meter hoogte. De schermen in deelgebied 2, waar deze wegdelen onderdeel van zijn, worden onder een helling van 10 graden achteroverhellend geplaatst en aan de wegzijde voorzien van niet- transparant absorberend materiaal. Dit betekent dat toepassing van dit concept USP De Uithof zou doen verdwijnen achter 3 en 4 meter hoge ondoorzichtige wanden. In maatregel 2L5 is als optie opgenomen: "Transparante uitvoering mogelijk boven op de kunstwerken Weg tot de Wetenschap en Archimedeslaan." In termen van het landschapsplan gaat het hier om het creëren van een 'stadsmoment'.</p> <p>Het streven moet zijn om Utrecht Science Park opvallend aanwezig te laten zijn, vanuit alle windrichtingen is zichtbaarheid te allen tijde (mag een flits zijn) gewenst zodat passanten USP (on)bewust registreren. Graag breiden wij dus de suggestie uit en ons advies is om een ontwerpende partij een specifieke opgave te laten uitwerken zodat een duurzame en robuuste oplossing wordt gerealiseerd met een bij de omgeving passend ambitieniveau. Wij stellen voor om in het kader van het EPvE met u nadere invulling geven aan de uitwerking van deze plannen.</p>	<p>In de Nota van Wijziging 2020 is beschreven dat de geluidsschermen ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord rechtop staand worden uitgevoerd. In het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) wordt de vormgeving van de schermen nader uitgewerkt, waarbij speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen. Alleen de schermen langs de A12, tussen de aansluiting Papendorp en het Merwedekanaal worden transparant uitgevoerd.</p> <p>Bij de kruisingen van de A27 met de Archimedeslaan, de Weg tot de Wetenschap en de Kromme Rijn is sprake van openingen tussen de viaducten van de verschillende rijbanen. Hierdoor blijft sprake van daglicht toetreding in de onderdoorgangen. Om te voorkomen dat deze openingen een geluidlek vormen naar de omgeving zijn in het Tracébesluit hier extra geluidsschermen langs de rijbanen voorzien.</p>	Ja
8	<p>Externe Veiligheid</p> <p>Op grond van de vrijgegeven stukken, in het bijzonder bijlage G van de MER-bijlage Deelrapport Externe Veiligheid constateren wij dat een stijging van de overschrijdingsfactor voor het Groepsrisico (GR) wordt voorzien van 2,488 maal de oriëntatiewaarde, zodat een verantwoordingsrapportage groepsrisico moest worden opgesteld. Op grond van de bevindingen van deze verantwoording is, op advies van de Veiligheidsregio Utrecht, in het OTB opgenomen dat samen met de gemeente Utrecht en 'De Uithof' ongevalsscenario's geanalyseerd zouden moeten worden om te onderzoeken of er aanvullend maatregelen noodzakelijk zijn. De te nemen maatregelen zouden alsdan moeten worden opgenomen in het tracébesluit (2017). Wij hebben kennisgenomen van</p>	<p>In de periode tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft het in dit punt genoemde overleg met de veiligheidsregio Utrecht plaatsgevonden. De veiligheidsregio Utrecht heeft naar aanleiding daarvan geconcludeerd dat er geen extra maatregelen nodig zijn. Wel adviseren zij om de verantwoording van het groepsrisico te verduidelijken. Deze verduidelijking (aan de hand van scenario's) is opgenomen in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit, in hoofdstuk 4 "correcties, aanvullingen en verduidelijkingen", paragraaf 4.5 "Aanvulling op verantwoording groepsrisico". Dit heeft tevens geleid tot een wijziging van paragraaf 8.2 van de toelichting op het tracébesluit.</p>	Ja

	dit procesvoorstel en zijn bereid om met u een geëigend overlegteam te vormen om te verkennen welke maatregelen als onderdeel van het TB kunnen worden ingepast.		
9	<p>Grondvererving</p> <p>De geplande aanpassing van de A27 en A12 kan niet geheel gerealiseerd worden op rijkeigendom. Voor USP De Uithof betekent dit dat vererving noodzakelijk is van universitaire gronden. In de brief van 6 mei j.l. (ongenummerd) van RWS aan de universiteit die de ter visielegging van het OTB aankondigt is tevens opgenomen dat onze instelling voor een reeks kadastrale percelen als rechthebbende is betrokken. Er worden 11 percelen benoemd, waarvan op dit moment 10 correct als ons eigendom zijn aan te merken en waarvan er twee op korte termijn (grondtransacties met gemeente Utrecht in het kader van project Uithoflijn) naar de gemeente Utrecht zullen zijn overgedragen. Dit betreft de percelen Utrecht sectie N, 888 en 1542. Het perceel Utrecht sectie N, nummer 1340 is ten onrechte aan de universiteit toegeschreven. Dit perceel dat onder meer de toegang tot de Uppsalatunnel omvat is eigendom van de gemeente Utrecht. Met betrekking tot de percelen 1542 (en 888) merken wij op dat op kaartblad 6 een OTB-grens ten behoeve van een maatregelvlak verkeerdoeleinden is getekend die zowel de toegangsweg tot de opstelsporen van de Uithoflijn als het hier op korte termijn op te richten dienstgebouwtje doorsnijdt. Wij verzoeken u de tekening zodanig te corrigeren dat geen obstakel voor de Uithoflijn wordt gecreëerd.</p>	Voor de genoemde percelen zal contact opgenomen worden met de gemeente Utrecht. De ontwerpen van beide projecten, de weg en de uithoflijn (inclusief het dienstengebouwtje), zijn op elkaar afgestemd. De aanpassing van de weg houdt zowel de toegangsweg als het dienstengebouwtje in stand.	Nee
10	<p>Bouwterrein</p> <p>In het OTB is een aantal gebieden opgenomen die gereserveerd worden als werkterreinen in de bouwperiode. Hierbij is zoveel als mogelijk gezocht naar gronden die al in eigendom zijn van het Rijk of een andere overheid. In het gebied van De Uithof is een dergelijk bouwterrein voorzien tussen de A27 en de Sorbonnelaan, aan de oostzijde van de A27 tussen de Leuvenlaan en de Weg tot de Wetenschap. Gebruik van dit terrein heeft mogelijk impact op de bereikbaarheid van USP De Uithof. Wij hebben bezwaar tegen de inrichting van een bouwterrein op deze locatie tenzij er geen enkel gebruik van het OWN gemaakt wordt en de ontsluiting dus uitsluitend via het RWN geschiedt.</p>	<p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor het werkterrein bij de aansluiting Uithof. Dit werkterrein is veel kleiner. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de tracébesluit-tekeningen verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein. Echter, het door u benoemde bouwterrein aan de oostzijde van de A27 tussen de A27 en de Sorbonnelijst (tussen Weg tot de wetenschap en de Leuvenlaan) is op basis van de ruimte die nodig is voor de realisatie in combinatie met de landschappelijke inpassing niet aangepast.</p>	Ja
11	<p>Ecologie</p> <p>In de onderzoeken wordt uitsluitend gerefereerd aan de permanente effecten van het project. Tijdelijke negatieve effecten worden daarbij niet behandeld terwijl daarin wel</p>	Uw beeld dat uitsluitend naar permanente effecten is gekeken klopt niet met de werkelijkheid. In de milieu-effectrapportage is in het hoofdstuk "Situatie tijdens de bouw" gekeken naar de effecten in de aanlegfase, voorzover deze met de huidige inzichten ten aanzien van de aanlegfase te beschrijven zijn. In de uitwerking van de wijze van aanleg	Ja

	<p>projectrisico's schuilgaan. De goede zorg voor de leefomstandigheden van twee diersoorten is vanuit het perspectief van USP De Uithof in het bijzonder van belang mede gelet op een (compenserende) relatie met eerdere bouwingsrepen binnen ons gebied: de geïsoleerde ringslangpopulatie tussen de bebouwing van de noordwesthoek van USP De Uithof en de verbindingsboog A28 (door de universiteit gerealiseerde broedhopen);</p> <p>de dwergvleermuizen. De Uithof is een belangrijk overwinteringsgebied voor dwergvleermuizen vanuit de stad. De vliegrouete door de tunnels lijkt onderschat in het OTB.</p> <p>Ten aanzien van de ringslangpopulatie merken wij op dat deze leven in het bosgebied in de oksel van het knooppunt alsmede in de moestuinen en de Botanische tuinen. Daarbij is juist het gebied nabij de snelweg het meest rustige en minst verstoorde deel van het leefgebied. In de rapporten wordt gesteld dat er geen permanente effecten op deze populatie aan de orde is omdat er in het kader van de boswet gecompenseerd moet worden. Dat zou echter wel betekenen dat er een geruime periode tijdens de uitvoering een afname van leefgebied is voor de ringslang in dit gebied. Omdat deze populatie geïsoleerd is en slechts een zeer beperkt leefgebied heeft is iedere (tijdelijke) afname een significante aantasting van de ringslang. Wij roepen op tot het treffen van zodanige maatregelen dat er tijdens de werkzaamheden wordt voorkomen dat de hier aanwezige populatie verder wordt aangetast.</p> <p>Een tijdelijke afname zou namelijk zeer wel kunnen resulteren in het volledig verdwijnen van deze populatie. Met betrekking tot de gewone dwergvleermuizen concluderen wij dat natuuronderzoek naar de vliegrouetes met name is uitgevoerd in de kraamtijd. Het belang van de tunnels onder de A27 als vliegrouete lijkt daardoor onderschat te zijn. Deze tunnels zijn van wezenlijk belang voor de vleermuizen om in het najaar het overwinteringsgebied te bereiken. Omdat er in die periode geen onderzoek is uitgevoerd, lijken de tunnels daardoor van minder groot belang en is het noodzakelijk aan te geven hoe tijdens de uitvoering wordt gegarandeerd dat de vliegrouetes onder de snelwegen op voldoende niveau blijven.</p> <p>In de rapportage is opgenomen dat de tunnels vleermuisvriendelijke verlichting zullen moeten krijgen, in feite een contradictio in terminis. Daaraan is in deze fase nog geen invulling gegeven. Wij adviseren om ten behoeve van het ontwerp gedegen ecologisch advies in te winnen.</p> <p>Boscompensatie Universiteitsweg Noord</p> <p>In het landschapsplan wordt boscompensatie aan de Universiteitsweg Noord beschreven. Bezien vanuit het landschapsplan voor USP De Uithof is het wenselijk om langs de gehele Universiteitsweg een laanbeplanting op te nemen. Niet alleen de noordzijde van het nieuwe viaduct binnen OTB komt daarvoor in aanmerking, ook de zuidzijde. Deze overweging geven wij graag als suggestie mee.</p>	<p>zal ook met relevante ecologische waarden rekening worden gehouden. Dit betreft nadrukkelijk ook de door u genoemde vleermuizen en ringslang. In later op te stellen ontheffingsaanvragen en ecologische werkprotocollen worden maatregelen specifiek beschreven.</p> <p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. In dit werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Wet natuurbescherming zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Wet natuurbescherming verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p> <p>Aangezien er ter plaatse van de overwinteringsplaatsen van vleermuizen in de Uithof geen werkzaamheden plaatsvinden, zijn deze winterverblijfplaatsen niet beschreven in het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportageontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage. Wel is in het deelrapport natuur beschreven dat de tunnels richting de Uithof van belang zijn voor vleermuizen. Met vleermuisvriendelijke verlichting is hier bedoeld dat indien verlichting nodig is vanwege sociale veiligheid in ieder geval verlichting toegepast moet worden die vleermuizen zo min mogelijk verstoort. Hier zijn meerdere opties mogelijk. Zowel de intensiteit, de stralingsrichting als de kleur zijn van belang voor de mate van verstoring. De inzichten hierover zijn ook nog sterk in ontwikkeling, waardoor de exacte keuze in verlichting is vrijgelaten voor de uitvoeringsfase. Overigens zijn gewone dwergvleermuizen weinig gevoelig voor verlichting, in tegenstelling tot bepaalde Myotis soorten zoals de watervleermuis. Het door u genoemde plan voor boscompensatie rond de Universiteitsweg Noord is tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit aangepast op verzoek van de directe belanghebbenden. Dit is nader toegelicht in de Nota van Wijziging 2020.</p> <p>Uw suggestie voor de toevoeging van laanbeplanting aan de zuidzijde langs de Universiteitsweg wordt nader besproken met de gemeente De Bilt en de wegbeheerder provincie Utrecht aangezien het aanplant op hun grond zou betreffen. Deze suggestie heeft niet geleid tot een aanpassing van de maatregelen bij het tracébesluit.</p>	
12	<p>Trillingshinder</p> <p>In het OTB is voorzien dat de bouwwerkzaamheden overall langs het tracé gedurende een deel van de bouwperiode tot geluidhinder en trillinghinder voor omwonenden zullen leiden. De aanleg van de verbindingsboog Breda - Amersfoort zal op zeer korte afstand van universitaire researchfaciliteiten aan de Princetonlaan plaatsvinden waarin zeer trillingsgevoelige researchapparatuur is opgesteld. Een ongestoorde bedrijfsvoering van deze top onderzoeksfaciliteit stelt eisen aan het werken in de omgeving. Ambtelijk is reeds met RWS overeengekomen dat na de vaststelling van het OTB overleg geopend zal worden om een (bestuurlijke) overeenkomst te sluiten waarin de trillingsprestaties tijdens de werkzaamheden nader vastgelegd worden en de wijze van meten en monitoren wordt beschreven. De wederzijdse vaststelling van een dergelijke overeenkomst is vanwege het belang van onze researchfaciliteiten voorwaardelijk zodat wij deze zienswijze aangrijpen om uw bevestiging van deze gezamenlijke aanpak te verzoeken.</p>	<p>Afspraken over de werkzaamheden in verband met de trillingen bij de gebouwen aan de Princetonlaan zullen in een gezamenlijke overeenkomst geregeld worden.</p>	Nee

13	<p>Uppsalatunnel</p> <p>Ten gevolge van de aanpassing van het knooppunt Rijnsweerd wordt de Uppsalatunnel verlengd en wordt de fietsbrug Bunnikseweg vernieuwd en daarvoor een deel van de tijd uit functie genomen. Over de Uppsalatunnel wordt opgemerkt dat deze het meest gebruikt wordt door langzaam verkeer (woon-werk; scholieren) en dat afsluiting hiervan meer effect heeft dan afsluiting van de route over de fietsbrug. Wij onderschrijven de relevantie van de tunnel als langzaam verkeerrelatie tussen USP De Uithof en De Bilt met klem en onderstrepen dat het van groot belang is de langzaam verkeerroute naar De Bilt - Bilthoven continue beschikbaar te hebben. Juist in de uitvoeringsfase zal deze route van extra gewicht zijn vanwege de directe ontsluiting van NS-station Bilthoven en kunnen bijdragen aan de gewenste reductie van autoverkeer in dit werkgebied.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Het belang van de Uppsalatunnel wordt door Rijkswaterstaat onderschreven. Het zo veel mogelijk in stand houden van een goede en veilige fietsverbinding door de Uppsalatunnel is dan ook de insteek. Dit wordt meegenomen in het vervolgproces van de MinderHinder-aanpak, het opstellen van de contracteisen, ook i.r.t. het beoogde werkterrein ter plaatse, en het gunningscriterium verkeershinder. De intensieve samenwerking in bijvoorbeeld het MinderHinderplan met de gemeente De Bilt en de andere wegbeheerders wordt voortgezet.</p>	Ja
14	<p>Bronbemaling</p> <p>Toepassing van bronbemaling tijdens de bouwfase kan afhankelijk van de locatie ook invloed hebben op bestaande WKO-systemen in de nabijheid van de weg. In de omgeving van knooppunt Rijnsweerd onderkent het MER twee WKO-systemen. Eén daarvan is het universitaire systeem in de Noordwesthoek van USP De Uithof. De tekeningen met de bronlocaties zijn door ons in een eerdere fase reeds aan RWS aangereikt. In het MER is opgenomen dat de impact van de werkzaamheden op WKO-systemen nader wordt getoetst bij de vergunningverlening voor deze bemalingen. Wij merken op dat voor het gebied USP De Uithof een integraal bodemenergieplan is opgesteld in opdracht van onze instelling en dat wij als voorwaarde voor de uitvoering van bemalingswerkzaamheden deze afhankelijk willen stellen van een positieve toetsing aan het bodemenergieplan.</p>	<p>Rijkswaterstaat is reeds in overleg met de Uithof over de gevolgen van de werkzaamheden op de WKO systemen in de Uithof. Rijkswaterstaat streeft ernaar de bouwhinder bij de werkzaamheden te beperken, maar niet alle overlast kan voorkomen worden. Alle werkzaamheden zullen worden uitgevoerd onder de geldende wet- en regelgeving en met de voorgeschreven vergunningen. Zie voor meer informatie over geldende wet- en regelgeving het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11.1 hinder tijdens de uitvoeringsfase.</p>	Nee
15	<p>Doorstromingsplan</p> <p>Door u wordt gewerkt aan een doorstromingsplan gericht op de bereikbaarheid tijdens de (veeljarige) realisatiefase. De bereikbaarheid van Utrecht Science Park De Uithof is ook in die periode van groot belang zodat wij de relevantie van een adequaat doorstromingsplan nadrukkelijk onderschrijven. In dat plan vragen wij met name aandacht voor de aantrekkelijkheid en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer voor de reiziger en dringen wij erop aan zowel het busverkeer als de tramexploitatie ongehinderd te doen plaatsvinden en waar mogelijk extra te faciliteren (vluchtstrookgebruik).</p> <p>Bij de dwarsverbindingen onder de snelwegen worden ingrijpende werkzaamheden uitgevoerd. De onderdoorgangen, met name die van de Weg tot de Wetenschap en de Archimedeslaan, worden dagelijks gepasseerd door zeer grote aantallen fietsers, voor ons, met een 60%-modalsplitaandeel in het woon-werk-, c.q. het woon-studeerverkeer de belangrijkste pendelgroep. Wij dringen er bij u op aan goede voorzieningen te treffen om de fietsverbindingen aantrekkelijk, comfortabel en veilig te houden.</p> <p>Als onderdeel van het doorstromingsplan stellen wij voor om een experimentele directe toegang (auto) tot de Archimedeslaan op te nemen. Enerzijds om daarmee vooruit te lopen op een aansluiting USP/west vanaf de afgewaardeerde A28 stadsweg en anderzijds als ontlasting van de verkeersrelatie De Bilt - USP De Uithof / A28.</p>	<p>Onderdeel van de bij dit zienswijzepunt genoemde werkzaamheden is het MinderHinderplan. Op dit moment wordt door Rijkswaterstaat samen met alle betrokken wegbeheerders inderdaad gewerkt aan het MinderHinderplan. Rijkswaterstaat en de betrokken gemeenten willen in het vervolgproces ten aanzien van de MinderHinder-aanpak graag met USP in gesprek om nader af te stemmen. Rijkswaterstaat zal daarvoor initiatief nemen.</p>	Ja
ZWE-00903	<p>1</p> <p>Op 10 mei 2016 is het Ontwerp Tracébesluit (OTB) en het milieueffectrapport (MER) A27/A12 Ring Utrecht ter visie gelegd. In deze brief geven wij u onze zienswijze op het OTB en MER.</p> <p>De Utrechtse regio is economisch sterk met het Utrecht Science Park (USP) als kloppend hart van een expanderende kenniseconomie op Europese schaal. Voor die groei is een goede bereikbaarheid van essentieel belang. In 2015 hebben de aldaar gevestigde kennispartners Universiteit Utrecht, UMC Utrecht en Hogeschool Utrecht, verenigd in VSU een inventarisatiestudie laten verrichten naar de bereikbaarheidsproblematiek van het</p>	<p>Bedankt voor de constructieve feedback. De inventarisatiestudie naar de bereikbaarheidsproblematiek en de aanbevelingen daaruit zijn bekend.</p>	Nee

	<p>USP.</p> <p>De aanbevelingen uit deze studie zijn inmiddels breed omarmd en vormen de kern van de bereikbaarheidsagenda van de netwerksamenwerking Utrecht oost. Als hoofdaanbeveling noemt de studie het voorkómen van elke vertraging van geplande en in uitvoering zijnde projecten en maatregelen zoals in het bijzonder De Uithoflijn en de Ring Utrecht. Onze zienswijze dient dus vanuit dit perspectief gelezen te worden.</p> <p>Dubbele doelstelling</p> <p>Het OTB geeft voor het project Ring Utrecht een tweeledig doel. Enerzijds is dat de ambitie om de verkeersdoorstroming te verbeteren op een verkeersveilige manier en anderzijds om de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De beide doelen onderschrijven wij. Op beide punten biedt het OTB kansrijke perspectieven, maar niettemin onderkennen wij in beide domeinen punten van zorg die wij, nu de onomkeerbaarheid van besluitvorming nadert, door middel van deze zienswijze inbrengen.</p>		
2	<p>N412 / Universiteitsweg</p> <p>De Universiteitsweg/N412 met de aansluiting A28 is voor USP De Uithof verreweg de belangrijkste auto-ontsluiting. Uit onderzoek blijkt dat ca. 80% van het autoverkeer voor het sciencepark langs deze weg het gebied in- en uitrijdt. Relevant zijn dus de ontwikkelingen op dit wegvak na realisatie van het Ringproject. De referentieprognose voor 2030 (autonome ontwikkeling) geeft voor de avondspits een maximale verhoging van de verkeersintensiteit tot ca. 150%. De prognose met Ringproject geeft echter een substantieel hogere toename van de verkeersintensiteit, maximaal tot zelfs 175% ten opzichte van de huidige situatie. Het is daarmee het enige punt in de regio waar de verkeersintensiteit een verdere verslechtering te zien geeft. De N412/Universiteitsweg, levansader voor USP De Uithof, trekt in het model meer autoverkeer, zowel vanuit het noorden (sluipverkeer De Bilt?) als vanuit/door De Uithof, wat de doorstroming ter plekke verslechtert. Dit is een zeer zorgelijk perspectief, waarvoor in de OTB-documenten geen gedetailleerde verklaring geleverd wordt. Aangegeven wordt dat op de N237 (die de N412 bij De Bilt kruist) een verkeersafname van 8% wordt berekend zodat de toename op de Universiteitsweg in nog sterkere mate en uitsluitend aan USP De Uithof en De Bilt / Bilthoven toegeschreven moet worden. Wij achten het voor het voor de doorontwikkeling van Utrecht Science Park van groot belang dat het geschetste perspectief verbeterd wordt en suggereren voor de aanpak van dit onderwerp agendering van een aanvullende reconstructie van de N412 in uw overleg met de Provincie Utrecht, mogelijk uit te werken in de vorm van een bestuursovereenkomst.</p>	<p>In uw zienswijze merkt u terecht op dat de intensiteiten op de N412 (Universiteitsweg) tussen de N237 en de aansluiting op de A28 in de projectsituatie hoger zijn dan in de referentiesituatie. De belangrijkste oorzaak hiervan is het beter functioneren van de aansluiting De uithof op de A28. Waar in de huidige situatie en in de referentiesituatie het verkeer last heeft van filevorming op de A28 en A27 in en rondom knooppunt Rijnsweerd, kan het in de projectsituatie nagenoeg hindervrij doorrijden. Het is vooral verkeer vanaf de N237 vanuit oostelijke richting dat meer gebruik gaat maken van de N412.</p> <p>Wat betreft de verdere ontwikkeling van Utrecht Science Parc in relatie tot de N412 zijn er veel ideeën en ontwikkelingen gaande rondom de Universiteitsweg/N412. Deze ontwikkelingen zijn echter geen onderdeel van het tracébesluit. De provincie Utrecht is als wegbeheerder in dit kader voornemens de N412 nader te bekijken. Onder andere Rijkswaterstaat en de gemeente De Bilt zullen daarbij worden betrokken. Het is echter niet Rijkswaterstaat die hier de trekkende rol in heeft.</p>	Nee
3	<p>Op het viaduct Universiteitsweg over de A28 is een dubbele vrije rijstrook voor ambulances / nood- en hulpdiensten opgenomen, zodat de bereikbaarheid van de ziekenhuizen te allen tijde gegarandeerd wordt. Deze ingreep heeft onze steun, maar, in het licht van bovenstaande zien we graag een optimalisatie van deze infrastructuur in de vorm van een openstelling voor het openbaar vervoer op de belangrijke as Bilthoven - USP De Uithof.</p>	<p>Er is een dubbele vrije rijstrook voor ambulances en nood en hulpdiensten opgenomen op het viaduct van de Universiteitsweg. Het is niet onmogelijk om daar eventueel OV gebruik aan toe te voegen, mits de functionaliteit van deze stroken voor de ambulances hierdoor niet verslechtert. Of en zo ja hoe deze rijstrook door OV mede kan worden gebruikt is echter geen onderdeel van het tracébesluit, maar zal in een ander kader moeten worden besloten. Hier wordt wel over nagedacht.</p>	Nee
4	<p>Stadsdeel A28</p> <p>Over het stedelijke deel van de A28, de verbinding tussen knooppunt Rijnsweerd en de Waterlinieweg, is de afgelopen jaren veel discussie gevoerd. Wij benadrukken dat het toekomstig wegontwerp van vitaal belang is voor de bereikbaarheid van USP De Uithof en de doorontwikkeling van het gebied in combinatie met Rijnsweerd. In het OTB is opgenomen dat "de A28 tussen de aansluiting Waterinieweg en knooppunt Rijnsweerd wordt afgewaardeerd tot stadsautoweg. Het aantal opstelstroken voor de verkeerslichten in de richting van de stad blijft zoals in de huidige situatie (twee linksaf, twee rechtsaf)." Een maximale snelheid van 70 km/u is voorzien alsmede een aansluiting op de A28 door middel van een verkeersregelininstallatie. Procesmatig is de doorontwikkeling naar een stedelijke verbindingsweg zoals de gemeente Utrecht die graag ziet ontstaan, mede ten</p>	<p>Het opnemen van een ontsluitingsroute ter hoogte van de Archimedeslaan is niet opgenomen in het tracébesluit. In de planstudie is de toegankelijkheid van de Uithof wel onderzocht en dit heeft mede geleid tot de aanpassingen aan de aansluiting De Uithof op de A28. De suggestie om in het doorstromingsplan als experiment een ontsluitingsroute op te nemen ter hoogte van de Archimedeslaan is in dit stadium onvoldoende onderbouwd, de consequenties van een dergelijk experiment (planologisch, vergunning, kosten, grond, verkeerskundig effect, milieueffecten, algemene haalbaarheid) zijn op dit moment onvoldoende duidelijk. Vanwege het gebrek aan inzicht in de consequenties wordt deze suggestie niet op voorhand meegenomen voor het doorstromingsplan</p>	Nee

	<p>dienste van de ruimtelijke ontwikkeling van 'stadsdeel A28', onderwerp van ovedeg tussen RWS, Provincie en gemeente Utrecht waarbij afspraken over een aangepast ontwerp hoogstwaarschijnlijk zullen worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Wij ondersteunen deze benadering. In aanvulling doen we de suggestie om een ontsluitingroute ter hoogte van de Archimedeslaan als experimenteel op te nemen in het doorstromingsplan tijdelijke maatregelen voor de uitvoeringsfase. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om ervaringen op te doen met een verbeterde toegankelijkheid van USP De Uithof via een westelijke route.</p>		
5	<p>Ruimtelijke impact en kwaliteit dwarsverbindingen Wij onderschrijven de uitspraak in het MER dat de uitvoering van het project A27 / A12 Ring Utrecht ter hoogte van USP De Uithof de dominantie versterkt van de A27 en de A28. Omdat de weg breder en hoger wordt, wordt die scheiding sterker. Dit gaat ten koste van de herkenbaarheid van de ruimtelijke structuur in de omgeving en dat doet geen recht aan het belang van USP De Uithof en de relatie met de stad. Deze negatieve MER-beoordeling over de ruimtelijke kwaliteit brengt naar ons inzicht met zich mee dat een substantiële verbeterslag verwacht mag worden met betrekking tot de inpassing en vormgeving van de dwarsverbindingen. Bijzondere aandacht is vereist voor de verbindingen met de stad, de passages Weg tot de Wetenschap en Archimedeslaan waarvan de tunnellenlengte van 70 meter tot 110 meter toeneemt. In het landschapsplan zijn impressies opgenomen over hoe de onderdoorgangen vormgegeven kunnen worden. Wij zijn er nog niet voldoende van overtuigd dat hiermee voor de onderdoorgangen voldoende kwaliteit wordt gerealiseerd. De verbindingen van USP De Uithof met de stad voldoen anno 2016 niet aan de gewenste ruimtelijke kwaliteit. De onderwereld van een snelwegviaduct is vooral voor 10.000 fietsers een dagelijks te nemen hindernis. Nergens in de stad is het aantal passages zo hoog als hier. Naar ons inzicht motiveert het negatieve beeld over de ruimtelijke kwaliteit een hoger ambitieniveau. USP De Uithof staat voor een groene, gezonde leefomgeving. Dat zou leidend moeten zijn in de aanpak van de begrenzing van het gebied. Op de OTB tekeningen is een optelsom van vele maatregelen zichtbaar die zich uit in hoogteverschillen, allerlei verspringingen in het terrein en de watergangen; er spreekt onvoldoende een integrale benadering uit. Wij doen de suggestie om vanaf de Kromme Rijn tot aan Landgoed Oostbroek een integrale 'zachte rand' van de snelweg: een landschappelijke en ecologische zone met een hoge beeldkwaliteit en mogelijkheden voor buitenrecreatie te maken. Één herkenbaar ding, een groen lint dat op een natuurlijke manier, geleidelijk van vorm verandert, muteert. Het doel zou moeten zijn om waarden toe te voegen. De aangegeven OTB-grenzen dienen daarbij nauwkeurig te worden bepaald opdat geen restgebiedjes overblijven. Wij zijn van mening dat door de strikte beperking tot het oplossen van de 'passage' en niet ten principale uit te gaan van het ontwerpen van een verkeersverbinding door een 'dijklichaam' van 110 meter breed met een vriendelijke, uitnodigende 'zachte' uitstraling, de nu gekozen oplossing teveel kansen laat liggen. In de periode tot aan het Tracébesluit wordt gewerkt aan het Esthetisch programma van Eisen waarvoor wij benaderd zijn om mede invulling aan te geven. Wij zullen dit doen met als inzet dat de onderdoorgangen een onderdeel van de stad moeten vormen waarbij symmetrie in de herkenbaarheid van de entrées gebracht moet worden, dat zij geen barrière zijn en geen belemmering voor de ontwikkeling van USP mogen zijn, dat de vormgeving van onderdoorgangen kwalitatief zo hoogwaardig en robuust zijn, dat deze nieuwe ontwikkelingen in de zones grenzend aan de ring stimuleren. Uit studies die eerder in het planproces zijn gedaan, we refereren hier aan het "ontwerpend onderzoek naar onderdoorgangen De Uithof - Rijnsweerd onder A27/Ring Utrecht" gemaakt door Enno Zuidema Stedebouw (2014, in opdracht van de Provincie Utrecht), is naar voren gekomen dat wanneer een onderdoorgang twee maal zo lang wordt, deze ook twee maal zo breed moet worden om</p>	<p>De vormgeving van de onderdoorgangen richting de Uithof wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen. De gemeente zal hierbij worden betrokken. Deze uitwerking zal echter niet plaats vinden voorafgaand aan de vaststelling van het tracébesluit, maar grotendeels erna. Dat betekent dat het gaat om een uitwerking binnen de kaders van het tracébesluit, en er geen ruimte is om opnieuw varianten met onderdoorgangen die twee keer zo breed zijn in het onderzoek te betrekken. Uw voorstel voor een zachte rand tussen knooppunt Rijnsweerd en Oostbroek toont verwantschap met het door anderen voorgestelde initiatief Liniepark. Het tracébesluit maakt realisatie daarvan niet onmogelijk; de gemeente en de Uithof zijn de twee belangrijkste partijen om dit beeld te realiseren.</p>	Nee

	<p>kwalitatief te voldoen. Wij verzoeken om aan RWS de ruimte te bieden om in het proces tot opstelling van het Esthetisch programma van Eisen vanuit dit uitgangspunt een open discussie te mogen voeren. Het komen tot sociaal veilige en uitnodigend vormgegeven passages is naar ons inzicht een door noodzaak ingegeven ontwerpogave.</p> <p>De ontwerpkeuze om de huidige hoogteligging ter plaatse van de onderdoorgang Archimedeslaan te behouden heeft o.i. wél belangrijke toekomstwaarde met het oog op een eventuele tweede tramlijn door Rijnsweerd naar USP De Uithof en de potentie tot koppeling van beide stadswijken. Wij onderschrijven deze keuze.</p>		
6	<p>Taludaanpassing - ruimtereservering parkeren</p> <p>De wegverbreding leidt tot ruimtebeslag aan weerszijden van de huidige infrastructuur. Dat heeft gevolgen voor daar aanwezige functies. In dat verband stellen wij het op prijs dat open dialoog met u heeft geleid tot opname van actie 2L11 ("Damwand en groene inpassing om ruimte voor watergang en voor logistiek rond onderzoekcentra te behouden") ter hoogte van de Sorbonnelaan om een werkbare situatie voor SRON en het ESL van de Geofaculteit van de universiteit te behouden. In afwijking op het OTB stellen wij voor om het taludprofiel zoals toegepast in 2L11 eveneens op te nemen voor de oostzijde van de A27 tussen de Weg tot de Wetenschap en de Archimedeslaan met het doel om de aldus te behouden maaiveldruimte te kunnen bestemmen voor een gebouwde parkeerfaciliteit. Daarbij zou de aanwezige watergang overkluisd kunnen worden. Wij zijn voornemens de gemeente Utrecht te verzoeken alsdan deze bestemming op te nemen in de vereiste aanpassing van het bestemmingsplan De Uithof in het kader van de verplichting om binnen een jaar na onherroepelijk worden van het TB dit plan conform het TB te herzien</p>	<p>In het kader van de gewenste ruimtelijke kwaliteit is voor de zone langs de Sorbonnelaan gekozen voor een groen talud. Een gebouwde parkeervoorziening laat zich daar moeilijk mee combineren. Dit plandeel is in het tracébesluit niet gewijzigd.</p> <p>De opmerkingen over de gemeente Utrecht en de wijziging van het bestemmingsplan zijn voor kennisgeving aangenomen.</p>	Nee
7	<p>Uitvoering geluidsschermen</p> <p>Aan de oostzijde van de A27 ter hoogte van USP De Uithof en langs de verbindingsboog Breda - Amersfoort aan Uithofzijde zijn geluidsschermen voorzien van resp. 4 en 3 meter hoogte. De schermen in deelgebied 2, waar deze wegdelen onderdeel van zijn, worden onder een helling van 10 graden achteroverhellend geplaatst en aan de wegzijde voorzien van niet- transparant absorberend materiaal. Dit betekent dat toepassing van dit concept USP De Uithof zou doen verdwijnen achter 3 en 4 meter hoge ondoorzichtige wanden. In maatregel 2L5 is als optie opgenomen: "Transparante uitvoering mogelijk boven op de kunstwerken Weg tot de Wetenschap en Archimedeslaan." In termen van het landschapsplan gaat het hier om het creëren van een 'stadsmoment'.</p> <p>Het streven moet zijn om Utrecht Science Park opvallend aanwezig te laten zijn, vanuit alle windrichtingen is zichtbaarheid te allen tijde (mag een flits zijn) gewenst zodat passanten USP (on)bewust registreren. Graag breiden wij dus de suggestie uit en ons advies is om een ontwerpende partij een specifieke opgave te laten uitwerken zodat een duurzame en robuuste oplossing wordt gerealiseerd met een bij de omgeving passend ambitieniveau. Wij stellen voor om in het kader van het EPvE met u nadere invulling geven aan de uitwerking van deze plannen.</p>	<p>In de Nota van Wijziging 2020 is beschreven dat de geluidsschermen ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord rechtop staand worden uitgevoerd. In het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) wordt de vormgeving van de schermen nader uitgewerkt, waarbij speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen. Alleen de schermen langs de A12, tussen de aansluiting Papendorp en het Merwedekanaal worden transparant uitgevoerd.</p> <p>Bij de kruisingen van de A27 met de Archimedeslaan, de Weg tot de Wetenschap en de Kromme Rijn is sprake van openingen tussen de viaducten van de verschillende rijbanen. Hierdoor blijft sprake van daglicht toetreding in de onderdoorgangen.</p> <p>Om te voorkomen dat deze openingen een geluidlek vormen naar de omgeving zijn in het Tracébesluit hier extra geluidsschermen langs de rijbanen voorzien.</p>	Ja
8	<p>Bouwterrein</p> <p>In het OTB is een aantal gebieden opgenomen die gereserveerd worden als werkterreinen in de bouwperiode. Hierbij is zoveel als mogelijk gezocht naar gronden die al in eigendom zijn van het Rijk of een andere overheid. In het gebied van De Uithof is een dergelijk bouwterrein voorzien tussen de A27 en de Sorbonnelaan, aan de oostzijde van de A27 tussen de Leuvenlaan en de Weg tot de Wetenschap. Gebruik van dit terrein heeft mogelijk impact op de bereikbaarheid van USP De Uithof. Wij hebben bezwaar tegen de inrichting van een bouwterrein op deze locatie tenzij er geen enkel gebruik van het OWN gemaakt wordt en de ontsluiting dus uitsluitend via het RWN geschiedt.</p>	<p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over</p>	Ja

		<p>onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor het werkterrein bij de aansluiting Uithof. Dit werkterrein is veel kleiner. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de tracébesluit-tekeningen verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Echter, het door u benoemde bouwterrein aan de oostzijde van de A27 tussen de A27 en de Sorbonnelijst (tussen Weg tot de wetenschap en de Leuvenlaan) is op basis van de ruimte die nodig is voor de realisatie in combinatie met de landschappelijke inpassing niet aangepast.</p>	
9	<p>Ecologie</p> <p>In de onderzoeken wordt uitsluitend gerefereerd aan de permanente effecten van het project.</p> <p>Tijdelijke negatieve effecten worden daarbij niet behandeld terwijl daarin wel projectrisico's schuilgaan. De goede zorg voor de leefomstandigheden van twee diersoorten is vanuit het perspectief van USP De Uithof in het bijzonder van belang mede gelet op een (compenserende) relatie met eerdere bouwingrepen binnen ons gebied: de geïsoleerde ringslangpopulatie tussen de bebouwing van de noordwesthoek van USP De Uithof en de verbindingsboog A28 (door de universiteit gerealiseerde broedhopen); de dwergvleermuizen. De Uithof is een belangrijk overwinteringsgebied voor dwergvleermuizen vanuit de stad. De vliegroute door de tunnels lijkt onderschat in het OTB.</p> <p>Ten aanzien van de ringslangpopulatie merken wij op dat deze leven in het bosgebied in de oksel van het knooppunt alsmede in de moestuinen en de Botanische tuinen. Daarbij is juist het gebied nabij de snelweg het meest rustige en minst verstoorde deel van het leefgebied. In de rapporten wordt gesteld dat er geen permanente effecten op deze populatie aan de orde is omdat er in het kader van de boswet gecompenseerd moet worden. Dat zou echter wel betekenen dat er een geruime periode tijdens de uitvoering een afname van leefgebied is voor de ringslang in dit gebied. Omdat deze populatie geïsoleerd is en slechts een zeer beperkt leefgebied heeft is iedere (tijdelijke) afname een significante aantasting van de ringslang. Wij roepen op tot het treffen van zodanige maatregelen dat er tijdens de werkzaamheden wordt voorkomen dat de hier aanwezige populatie verder wordt aangetast.</p> <p>Een tijdelijke afname zou namelijk zeer wel kunnen resulteren in het volledig verdwijnen van deze populatie. Met betrekking tot de gewone dwergvleermuizen concluderen wij dat natuuronderzoek naar de vliegroutes met name is uitgevoerd in de kraamtijd. Het belang van de tunnels onder de A27 als vliegroute lijkt daardoor onderschat te zijn. Deze tunnels zijn van wezenlijk belang voor de vleermuizen om in het najaar het overwinteringsgebied te bereiken. Omdat er in die periode geen onderzoek is uitgevoerd, lijken de tunnels daardoor van minder groot belang en is het noodzakelijk aan te geven hoe tijdens de uitvoering wordt gegarandeerd dat de vliegroutes onder de snelwegen op voldoende niveau blijven.</p> <p>In de rapportage is opgenomen dat de tunnels vleermuisvriendelijke verlichting zullen</p>	<p>Uw beeld dat uitsluitend naar permanente effecten is gekeken klopt niet met de werkelijkheid. In de milieu-effectrapportage is in het hoofdstuk Situatie tijdens de bouw gekeken naar de effecten in de aanlegfase, voorzover deze met de huidige inzichten ten aanzien van de aanlegfase te beschrijven zijn. In de uitwerking van de wijze van aanleg zal ook met relevante ecologische waarden rekening worden gehouden. Dit betreft nadrukkelijk ook de door u genoemde vleermuizen en ringslang. In later op te stellen ontheffingsaanvragen en ecologische werkprotocollen worden maatregelen specifiek beschreven.</p> <p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. In dit werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Wet natuurbescherming zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Wet natuurbescherming verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p> <p>Aangezien er ter plaatse van de overwinteringsplaatsen van vleermuizen in de Uithof geen werkzaamheden plaatsvinden, zijn deze winterverblijfplaatsen niet beschreven in het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportageontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage. Wel is in het deelrapport natuur beschreven dat de tunnels richting de Uithof van belang zijn voor vleermuizen. Met vleermuisvriendelijke verlichting is hier bedoeld dat indien verlichting nodig is vanwege sociale veiligheid in ieder geval verlichting toegepast moet worden die vleermuizen zo min mogelijk verstoort. Hier zijn meerdere opties mogelijk. Zowel de intensiteit, de stralingsrichting als de kleur zijn van belang voor de mate van verstoring. De inzichten hierover zijn ook nog sterk in ontwikkeling, waardoor de exacte keuze in verlichting is vrijgelaten voor de uitvoeringsfase. Overigens zijn gewone dwergvleermuizen weinig gevoelig voor verlichting, in tegenstelling tot bepaalde Myotis soorten zoals de watervleermuis. Het door u genoemde plan voor boscompensatie rond de Universiteitsweg Noord is tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit aangepast op verzoek van de directe belanghebbenden. Dit is nader toegelicht in de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja

		<p>moeten krijgen, in feite een contradictio in terminis. Daaraan is in deze fase nog geen invulling gegeven. Wij adviseren om ten behoeve van het ontwerp gedegen ecologisch advies in te winnen.</p> <p>Boscompensatie Universiteitsweg Noord</p> <p>In het landschapsplan wordt boscompensatie aan de Universiteitsweg Noord beschreven. Bezien vanuit het landschapsplan voor USP De Uithof is het wenselijk om langs de gehele Universiteitsweg een laanbeplanting op te nemen. Niet alleen de noordzijde van het nieuwe viaduct binnen OTB komt daarvoor in aanmerking, ook de zuidzijde. Deze overweging geven wij graag als suggestie mee.</p>	<p>Uw suggestie voor de toevoeging van laanbeplanting aan de zuidzijde langs de Universiteitsweg wordt nader besproken met de gemeente De Bilt en de wegbeheerder provincie Utrecht aangezien het aanplant op hun grond zou betreffen. Deze suggestie heeft niet geleid tot een aanpassing van de maatregelen bij het tracébesluit.</p>	
10	<p>Uppsalatunnel</p> <p>Ten gevolge van de aanpassing van het knooppunt Rijnsweerd wordt de Uppsalatunnel verlengd en wordt de fietsbrug Bunnikseweg vernieuwd en daarvoor een deel van de tijd uit functie genomen. Over de Uppsalatunnel wordt opgemerkt dat deze het meest gebruikt wordt door langzaam verkeer (woon-werk; scholieren) en dat afsluiting hiervan meer effect heeft dan afsluiting van de route over de fietsbrug. Wij onderschrijven de relevantie van de tunnel als langzaam verkeerrelatie tussen USP De Uithof en De Bilt met klem en onderstrepen dat het van groot belang is de langzaam verkeeroute naar De Bilt - Bilthoven continue beschikbaar te hebben. Juist in de uitvoeringsfase zal deze route van extra gewicht zijn vanwege de directe ontsluiting van NS-station Bilthoven en kunnen bijdragen aan de gewenste reductie van autoverkeer in dit werkgebied.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Het belang van de Uppsalatunnel wordt door Rijkswaterstaat onderschreven. Het zo veel mogelijk in stand houden van een goede en veilige fietsverbinding door de Uppsalatunnel is dan ook de insteek. Dit wordt meegenomen in het vervolgproces van de MinderHinder-aanpak, het opstellen van de contracteisen, ook i.r.t. het beoogde werkterrein ter plaatse, en het gunningscriterium verkeershinder. De intensieve samenwerking in bijvoorbeeld het MinderHinderplan met de gemeente De Bilt en de andere wegbeheerders wordt voortgezet.</p>	Ja	
11	<p>Doorstromingsplan</p> <p>Door u wordt gewerkt aan een doorstromingsplan gericht op de bereikbaarheid tijdens de (veeljarige) realisatiefase. De bereikbaarheid van Utrecht Science Park De Uithof is ook in die periode van groot belang zodat wij de relevantie van een adequaat doorstromingsplan nadrukkelijk onderschrijven. In dat plan vragen wij met name aandacht voor de aantrekkelijkheid en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer voor de reiziger en dringen wij erop aan zowel het busverkeer als de tramexploitatie ongehinderd te doen plaatsvinden en waar mogelijk extra te faciliteren (vluchtstrookgebruik).</p> <p>Bij de dwarsverbindingen onder de snelwegen worden ingrijpende werkzaamheden uitgevoerd. De onderdoorgangen, met name die van de Weg tot de Wetenschap en de Archimedeslaan, worden dagelijks gepasseerd door zeer grote aantallen fietsers, voor ons, met een 60%-modalsplitaandeel in het woon-werk-, c.q. het woon-studeerverkeer de belangrijkste pendelgroep. Wij dringen er bij u op aan goede voorzieningen te treffen om de fietsverbindingen aantrekkelijk, comfortabel en veilig te houden.</p> <p>Als onderdeel van het doorstromingsplan stellen wij voor om een experimentele directe toegang (auto) tot de Archimedeslaan op te nemen. Enerzijds om daarmee vooruit te lopen op een aansluiting USP/west vanaf de afgewaardeerde A28 stadsweg en anderzijds als ontlasting van de verkeersrelatie De Bilt - USP De Uithof / A28.</p>	<p>Onderdeel van de bij dit zienswijzepunt genoemde werkzaamheden is de MinderHinder-aanpak. Op dit moment wordt door Rijkswaterstaat samen met alle betrokken wegbeheerders inderdaad gewerkt aan de MinderHinder-aanpak. Rijkswaterstaat en de betrokken gemeenten willen in het vervolgproces ten aanzien van de MinderHinder-aanpak graag met USP in gesprek om nader af te stemmen. Rijkswaterstaat zal daarvoor initiatief nemen.</p>	Ja	
ZWE-00904	<p>1</p> <p>Het bestuur van de Amateursvereniging Utrecht Zuid dient mede namens de tuinleden van onze vereniging en onze landelijke branche organisatie en huurder het Algemeen Verbond van Volkstuinders Verenigingen in Nederland (AWN), een zienswijze in betreffende het Ontwerp Tracébesluit (OTB) A27/A12, ter bescherming van de belangen van ons tuinenpark. Wij zijn gesitueerd aan de Oude Liesbosweg 15, in deelgebied 4 bij het knooppunt Lunetten Hoograven.</p> <p>We willen beginnen met de positieve constatering dat we blij zijn geen tuinen kwijt te raken ten gevolge van de OTB; het behoud van ons complex in zijn volle omvang lijkt gegarandeerd. We zien echter wel een paar punten waarin ons belang wordt geraakt en waar in het ontwerpbesluit naar onze mening onvoldoende of geen aandacht aan wordt besteed.</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.</p>	Nee	

2	<p>Verbetering luchtkwaliteit</p> <p>Onze tuinders kweken in het tuinenpark veel groenten en fruit ten behoeve van eigen consumptie. De neerslag van roet en fijnstof hebben nu al negatieve invloed op de luchtkwaliteit en daarmee de kwaliteit van onze voedingsgewassen. Verbreding van het wegennet ten gevolge van de OTB zal de luchtkwaliteit en geluidsbelasting in negatieve zin versterken. Bij de aanleg van geluidswanden wordt in het ontwerp alleen maar rekening gehouden met omwonenden maar niet met onze tuinders. Hoewel wij ons ervan bewust zijn dat onze hobby wettelijk niet wordt aangemerkt als een geluidsgevoelige activiteit, bestaat er vanuit de aspecten veiligheid en volksgezondheid wel degelijk een zorgplicht. Wij verzoeken u vanuit deze verantwoordelijkheid alsnog doeltreffende maatregelen te nemen, bijvoorbeeld door het aanbrengen van geluidsabsorberende en luchtkwaliteit filterende wanden of andere technische maatregelen, die de leefbaarheid op onze tuinen waarborgt.</p>	<p>In de NSL monitoringstool zijn de toetspunten, de locaties vanaf de weg waar aan de luchtnormen wordt voldaan, te zien. De toetspunten ter hoogte van de volkstuinten, liggen aan de rand van de volkstuinten aan de wegzijde. Hierdoor wordt worst case getoetst.</p> <p>Uit het MER Tweede Fase (zie hoofdstuk 8) blijkt dat alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied, waaronder ook de volkstuinten, een toe- of afname hebben van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m³ en van fijn stof PM10 van minder dan 0,4 µg/m³. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen.</p> <p>Daarnaast zorgen de Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie eisen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen.</p> <p>Ten opzichte van de huidige situatie is dan ook sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie van het project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal na realisatie van het project daardoor lager zijn dan in de huidige situatie.</p> <p>Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in 2030 zowel de referentie als de projectsituatie voldoen aan de advieswaarden van de wereldgezondheidsorganisatie WHO.</p> <p>Uw tuindersvereniging is gelegen langs de Waterlinieweg en gelegen tussen de wijken Hoograven en Lunetten. Voor deze wijken worden geluidbeperkende voorzieningen getroffen, waardoor de geluidbelasting tenminste 5 dB wordt verlaagd. Op de A12 wordt tweelaags ZOAB toegepast en worden stille voegovergangen toegepast. De bereikte verlaging van de geluidbelasting geldt vanzelfsprekend ook voor uw complex, zodat van een negatief effect vanwege geluid geen sprake is.</p>	Ja
3	<p>Extra waterberging en watercompensatie (4W3)</p> <p>Tot onze grote verbazing wordt tussen de door ons gehuurde terreinen, zonder dat hieraan enige vorm van overleg vooraf is gegaan, een omvangrijke waterberging gepland. Het komt op ons uiterst vreemd over dat (de invloed op) onze huurrechten hierbij volledig over het hoofd lijken te zijn gezien en daarmee niet worden gerespecteerd. De invloed en gevolgen van deze ingreep in onze waterhuishouding is daarom ook niet duidelijk maar zou mogelijk tot ongewenste (neven)effecten voor de uitoefening van onze hobby kunnen leiden. Wij achten fatsoenlijk overleg hierover wenselijk, waarbij mede onderzoek zal moeten worden verricht naar de effecten van deze waterkundige ingreep.</p> <p>Tuinieren aan de Waterlinie van deze ingreep in onze waterhuishouding is daarom ook niet duidelijk maar zou mogelijk tot ongewenste (neven)effecten voor de uitoefening van onze hobby kunnen leiden. Wij achten fatsoenlijk overleg hierover wenselijk, waarbij mede onderzoek zal moeten worden verricht naar de effecten van deze waterkundige ingreep.</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de locatie van de waterberging bij de volkstuinten in Lunetten aangepast. Zie hiertoe de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja
4	<p>Het tijdelijke bouwterrein dat naast ons tuinenpark is gepland veroorzaakt naar verwachting veel ongemak en overlast, vooral in de zuidoost hoek van ons tuinenpark. Door de extra verkeersbewegingen en werkzaamheden zal extra geluidsoverlast, stofontwikkeling en lichteffect ontstaan, die gedurende vele jaren het recreatiegenot voor de aangrenzende tuinders ingrijpend zal aantasten respectievelijk beperken. Voor deze tuinders is het ook belangrijk dat eventuele gezondheidseffecten via hun consumptiegewassen niet worden vergroot. Wij verzoeken u daarom afdoende en doeltreffende maatregelen te nemen om de verkeersafwikkeling en werkzaamheden bij dit werkterrein zodanig te (laten) organiseren dat hinder door extra geluid, meer stof en ongewenste verlichting achterwege blijft.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over</p>	Ja

			<p>onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p>	
ZWE-00906	1	<p>Blijkens de detailkaarten bij het ontwerp-tracébesluit zal het perceel Koningsweg 139B gebruikt gaan worden als "tijdelijk werkterrein". Blijkens artikel 3, lid 3 van het ontwerp-tracébesluit, kan dit bovendien nog tot een halfjaar na de werkzaamheden zo blijven. Cliënten vrezen dat hierdoor de activiteiten van de rijvereniging vlak voor tijdens en na de werkzaamheden geen doorgang meer kunnen vinden.</p> <p>Cliënten begrijpen dat dit werkterrein primair bedoeld is om de betonnen elementen te maken die "het dak op de bak" zullen vormen. Cliënten maken echter uitdrukkelijk bezwaar tegen het aanbrengen van "een dak op de bak" nu uit het geluidsrapport blijkt dit juist voor meer geluidsoverlast en een toename van fijnstof bij de in- en uitgangen zal zorgen. Het perceel van cliënten is direct naast een toekomstige in- en uitgang gesitueerd. Bovendien is het aanbrengen van een "dak op de bak" ook duurder en arbeidsintensiever dan het aanbrengen van een geluidsscherm.</p> <p>Cliënten pleiten er dan ook voor om op dit deel van het tracé alsnog geluidsschermen aan te brengen. In dat geval is het perceel van cliënten ook niet meer nodig als locatie om "het dak op de bak" te fabriceren en kan de aanwijzing als werkterrein vervallen.</p>	<p>Het werkterrein is noodzakelijk zowel voor het bouwen van het dak, maar ook voor het werk om de bak zelf te verbreden. Het is inderdaad niet mogelijk de activiteiten van de rijvereniging op de huidige locatie voort te zetten. Hierover wordt met de vereniging overlegd.</p> <p>U geeft aan dat het dak op de bak tot meer geluidsoverlast zal leiden, dit is niet het geval. Het directe geluid van het verkeer onder het dak wordt gedempt door het dak. Bij beide uitgangen zal een klein gedeelte van het geluid naar buiten komen. Dit is echter minder geluid dan wanneer er geen dak op de bak zou liggen. Het plaatsen van een geluidsscherm op deze locatie is niet doelmatig gebleken, zoals in paragraaf 5.4.5.9 van het deelrapport Specifiek is beschreven.</p> <p>Het dak op de bak is niet primair bedoeld als geluidwering maar als verbinding tussen de stad en het landgoed Amelisseweerd. De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense vlakke het meest kansrijk wordt.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisseweerd is uitgerekend. Met de plaatsing van een veiligheidsscherm op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert deze niet of vrijwel niet. Voor wat betreft luchtkwaliteit nemen de concentraties toe bij de openingen van de overkapping, maar significant af ter hoogte van de overkapping zelf. De concentraties blijven binnen de normen.</p>	Nee
	2	<p>Cliënten zijn voorts van oordeel dat hun belangen bij de aanwijzing van hun perceel tot werkterrein onjuist zijn afgewogen. Het zal immers niet eenvoudig zijn om voor de rijvereniging een nieuwe gelijkwaardige locatie te vinden (mede gezien de milieuregels en de reisafstand voor de leden, die tevens toestemming dienen te geven voor een verplaatsing) terwijl er volgens cliënten wel voldoende goede alternatieven zijn voor het situeren van het werkterrein. Zij hebben deze op bijgevoegde kaart voor u inzichtelijk gemaakt (productie 2).</p> <p>Cliënten wijzen er op dat aan de "overzijde" van de A27 tussen de Mereveldseweg, de Koningsweg, het spoor en de A27 een perceel is waarop zich thans alleen groen bevindt en dat qua afstand dichterbij de A27 ligt (locatie 1). Bovendien is een deel van deze gronden al in eigendom van Rijkswaterstaat en daarom zou dit een betere locatie zijn voor een werkterrein. Het ligt tevens dicht op de A27 en het bedrijf van cliënten hoeft niet verplaatst te worden.</p> <p>Ook het stuk bos dat zich tegenover dit perceel aan de andere zijde van de Koningsweg bevindt zou om deze reden geschikt zijn als werkterrein (locatie 2). Bovendien ligt dit stuk terrein over een veel grotere lengte langs de locatie waar "het dak op de bak" moet worden aangebracht waarvoor de panelen op het werkterrein zullen worden gefabriceerd. Dit zal aanzienlijk schelen in de transportafstanden voor de betonnen platen van het dak nu deze veel dichterbij hun uiteindelijke locatie kunnen worden gefabriceerd.</p> <p>Ook wijzen cliënten er op dat er momenteel naast hun perceel zich reeds een werkterrein bevindt van de BAM (locatie 3). Dit terrein kan indien de werkzaamheden van de BAM zijn afgerond zo worden overgenomen als werkterrein. De extra afstand naar de A27 is slechts ongeveer 10 meter. Omdat di terrein al volledig als werkterrein is ingericht, is dit makkelijker over te nemen dan het perceel van cliënten waarop zich nog allerhande opstellen bevinden.</p> <p>Onduidelijk in het ontwerpbesluit is of het werkterrein direct geheel in gebruik zal worden</p>	<p>Ten aanzien van de benodigde werkterreinen doet u de suggestie te kiezen voor een werkterrein aan de overzijde van de A27 (oostzijde) en gebruik te maken van het voormalige werkterrein van de BAM ten behoeve van de Uithoflijn. Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen. Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren.</p> <p>Helaas is op basis van de analyse geconcludeerd dat het voor u relevante werkterrein aan de westzijde A27 bij de Koningslaan echt noodzakelijk is voor de realisatie van het project. Door de zeer beperkt beschikbare ruimte in de bak om deze te verbreden, er mag niet buiten de uiteindelijke grens worden gekomen in de tijdelijke situatie, moet zeer waarschijnlijk worden gekozen voor een bouwmethode die meer ruimte vraagt op het werkterrein voor de opslag van vrijkomende (natte) grond. Aan de oostzijde is niet alleen onvoldoende ruimte, het ligt ook gedeeltelijk op de folie. Dat geeft beperkingen in de belasting en het gebruik van de bovenliggende ruimte.</p> <p>De begrenzing van het werkterrein aan de westzijde is overigens wel iets aangepast maar dit heeft te maken met het borgen van een goede en veilige ontsluiting van het dierenasiel. Voor u heeft dat helaas geen gevolgen. Er wordt gezocht naar een passende oplossing voor u als rijvereniging.</p> <p>In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein. Daarbij wordt het huidige werkterrein van de BAM ook meegenomen. Mogelijk dat vanuit de benodigde ruimte dat in overleg met de gemeente Utrecht ook nog gebruikt gaat worden als tijdelijk werkterrein.</p>	Ja

		<p>genomen of dat het werkterrein in delen in gebruik zal worden genomen. Cliënten wijzen er op dat het in delen in gebruik nemen van hun perceel als werkterrein geen optie is. Gezien de mate van overlast van de werkzaamheden, zullen deze niet gecombineerd kunnen worden met de activiteiten van de vereniging. Belangrijk om daarbij te bedenken is dat cliënten werken met levende have die zeer gevoelig is voor (bouw)geluiden en daarvan in paniek kunnen raken. Hiervoor is bovendien voldoende ruimte nodig. Het in gedeelten in gebruik nemen van het werkterrein is daarom geen optie.</p>		
3		<p>Mocht toch gezocht moeten worden naar een nieuwe locatie voor de rijvereniging en de woning, zijn cliënten van oordeel dat het ministerie hen in de zoektocht naar een alternatieve locatie zal dienen bij te staan, alsmede dat het ministerie zich er voor in zal moeten spannen dat deze planologisch mogelijk gemaakt wordt.</p> <p>Verder lijden cliënten doordat zij hun gronden in dat geval niet meer kunnen gebruiken ook forse schade door inkomensderving. Cliënten vragen zich af welke financiële garanties er gegeven kunnen worden om zeker te stellen dat deze schade ook vergoed zal worden. Cliënten hebben gezien dat in artikel 15 een nadeelcompensatieregeling is opgenomen, verwijzend naar artikel 22 van de Tracéwet.</p> <p>Dit artikel biedt weliswaar de mogelijkheid tot schadevergoeding vooraf, maar het is voor cliënten een onmogelijke opgave om vooraf een inschatting te kunnen maken van alle mogelijke schades en deze ook met bewijsstukken te onderbouwen. Dit zal er toe lijden dat een deel van de schade pas achteraf kan worden geclaimd, hetgeen bij een kleine rijvereniging als van cliënten kan leiden tot het terechtkomen in een financieel zeer nadelige positie vanwege het wegvallen van inkomsten zonder mogelijkheid deze via een schadevergoeding te verhalen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Rijkswaterstaat heeft met de rijvereniging reeds een aantal overleggen gevoerd inzake een belangeninventarisatie, de tracéwet- en de schadeloosstelling. Deze wordt bepaald in het kader van artikel 17 Onteigeningswet. Eén van de basisregels van de Onteigeningswet is dat de inkomens- en vermogenspositie van u voor en na de ingreep gelijk dient te blijven. Uiteraard zal Rijkswaterstaat zich ook na de vaststelling van het tracébesluit blijven inspinnen voor een goede oplossing voor de rijvereniging. Als de vereniging achteraf ook nog nadelige gevolgen ondervindt, kan zij een beroep doen op de onder beschreven regeling van nadeelcompensatie.</p>	Nee
4		<p>Tot slot wordt in artikel 12.3 van het Ontwerp-tracébesluit gesteld dat het werkgebied na gereedkoming van de werkzaamheden zal worden heringericht als onderdeel van de "groene verbinding". Voor cliënten is het onduidelijk of zij hierdoor na gereedkomen van de werkzaamheden alsnog in dit gebied zullen kunnen terugkeren. Cliënten maken dan ook bezwaar tegen het landschapinrichtingsplan nu daarin geen rekening wordt gehouden met het behoud van de rijvereniging op de huidige locatie, dan wel het na de werkzaamheden "terugplaatsen" van de rijvereniging op de oude locatie.</p> <p>Cliënten verzoeken u dan ook met klem af te zien van het plaatsen van een "dak op de bak" zodat hun perceel niet meer nodig is als werkterrein, dan wel uw keuze voor hun perceel als werkterrein te herzien en een alternatieve locatie als werkterrein aan te wijzen zodat zij op hun huidige locatie hun activiteiten kunnen blijven.</p>	<p>De gemeente heeft het terrein van de manege opgenomen in het inrichtingsgebied van de Groene Verbinding. De aanduiding in het landschapsplan van de Ring sluit hierbij aan. Bij de afweging over de inrichting van het gebied zal duidelijk worden wat de toekomstige bestemming van dit gebied gaat zijn. Deze afweging zal pas na het tracébesluit plaatsvinden door de Gemeente Utrecht.</p> <p>De Groene Verbinding is in het project opgenomen om de verbinding tussen stad en bos te herstellen. Hiermee wordt de doorsnijding van het bos door de eerdere aanleg van de A27 gedeeltelijk gemitigeerd. Door de aanleg van de Groene Verbinding wordt de recreatieve waarde van het gebied verhoogd. De overkapping draagt tevens bij aan het beperken van de effecten van de wegverbreding in het bos. De Groene Verbinding is derhalve niet uit het tracébesluit verwijderd.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit is onderzocht of een alternatieve locatie voor het werkterrein gevonden kon worden, dit is niet het geval.</p>	Nee
ZWE-00907	1	<p>Het recreatieschap Stichtse Groenlanden beheert regionale recreatiegebieden en een netwerk aan recreatieve paden en routes binnen de provincie Utrecht. Het recreatieschap dient deze zienswijze in vanuit eigenaarsbelang en vanuit het belang van regionale recreatie. Wij sluiten aan bij de teneur van de zienswijzen van onze deelnemers die betrokken zijn bij het OTB: provincie Utrecht en gemeenten Utrecht, De Bilt, Nieuwegein en Houten. In onze zienswijze houden wij tevens rekening met de reacties van onze erfpachters Houten Gein BV (Down Under) en de Stichting Golf Laagraven.</p>	<p>Hartelijk dank voor uw zienswijze. Mocht u de antwoorden willen weten op de specifieke zienswijzen waar u in uw brief naar verwijst, dan kunt u die vinden in het specifiek deel van de nota van Antwoord.</p>	Nee
	2	<p>Deelgebied Al 2 Lunetten en Laagravenseplas</p> <p>De Laagravenseplas is een regionale recreatievoorziening die in eigendom is van het recreatieschap en in erfpacht uitgegeven aan Houten Gein BV (Down Under). De recreatieve betekenis van de Laagravenseplas en Down Under voor de regio is groot. Op de noordplas worden diverse recreatieactiviteiten aangeboden, het is een geliefd wandel-, hardloop en fietsgebied en er worden regelmatig evenementen georganiseerd. Het OTB voorziet in diverse ingrepen in het recreatiegebied.</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.</p>	Nee

3	<p>a. Vervanging fietsbrug De Koppel</p> <p>Vanwege de extra rijstroken op de parallelrijbanen kan de bestaande fietsbrug tussen Lunetten en de Laagravenseplas niet behouden blijven. U bouwt enkele meters oostelijk van de bestaande fietsbrug een nieuwe fietsbrug. Wij verzoeken u om in overleg met het recreatieschap in de uitvoering te kijken naar de exacte locatie en aansluiting op de bestaande fietsroutes.</p>	<p>Naar aanleiding van uw zienswijze heeft er nader overleg plaatsgevonden tussen Rijkswaterstaat, u als recreatieschap en de erfpachters. Hierin is ook de aansluiting van de fietsbrug bij het recreatieterrein aan de orde geweest. In het kader van het voorbereiden van de realisatie worden hier nadere afspraken met u over gemaakt. Dit overleg heeft niet geleid tot een andere locatie voor de fietsbrug, maar wel naar de ligging van het fietspad aan de zuidkant op het terrein van de Laagravenseplas. Deze wijziging is beschreven in de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja
4	<p>b. Doortrekken Inundatiekanaal</p> <p>In het OTB heeft u voorzien in het doortrekken van het Inundatiekanaal langs de westzijde van de noordplas van de Laagravenseplas. Om het oude Inundatiekanaal te herstellen maar ook ten behoeve van watercompensatie.</p> <p>In het deelrapport Water is als uitgangspunt gehanteerd dat compensatie van water zoveel mogelijk binnen de grenzen van het Ontwerp Tracébesluit plaatsvindt en zoveel mogelijk in de nabijheid van het te dempen water. Aan de westzijde van de noordplas van Laagraven gaat watercompensatie ten koste van bestaand recreatief gebruik (een voetgolf-parcours). Deze invulling is voor ons van belang. Wij zijn verbaasd dat u zomaar een andere invulling intekent zonder dat met ons afgestemd te hebben. Wij missen een goede afweging van belangen. Het 'onder water zetten' van recreatievoorzieningen is voor ons niet bespreekbaar, tenzij er in ruime mate compensatie van recreatiemogelijkheden voorzien is. In het huidige OTB is daar geen sprake van. Wij verwachten op dit punt van u aanpassing van het OTB en opname van een voorstel voor compensatie. Daarbij geldt het principe 'de veroorzaker betaalt'. Mocht er sprake zijn van werkzaamheden op het noordterrein, dan moet bovendien rekening worden gehouden met de gesaneerde bodemsituatie.</p>	<p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit is overleg gevoerd met u en met de erfpachter om tot een betere oplossing te komen voor de inpassing van de watercompensatie. Samen is een nieuw ontwerp voor de watercompensatie afgesproken. Deze is beschreven in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.</p>	Ja
5	<p>c. Scherm bij de Koppeldijk</p> <p>U geeft in het OTB aan dat het huidige scherm bij de Koppeldijk wordt teruggeplaatst op een nieuwe locatie. Ons is niet duidelijk of hier eigendom van het recreatieschap bij betrokken wordt. Wij verzoeken u ons hierover duidelijkheid te verschaffen.</p>	<p>De locatie van het scherm bij de koppeldijk is te vinden op de kaarten behorende bij het tracébesluit.</p>	Nee
6	<p>d. Noordelijke wal van de Laagravenseplas</p> <p>Om de extra rijstroken op de parallelrijbanen bij Lunetten mogelijk te maken, voorziet u in demping van de watergang aan de noordzijde van het terrein Laagravenseplas. Daardoor komt de A12-rijbaan veel dichterbij het dijklichaam van ons terrein en het daarop gelegen fietspad te liggen. Dat raakt het recreatief (en veilig) gebruik van het fietspad rond de plas. Wij verzoeken u dringend om overleg over gebruik en inrichting van de benodigde oppervlakte en de invloed op de aangrenzende gronden en functies. Vooruitlopend hierop benadrukken wij dat het vanuit recreatief belang mogelijk dient te blijven om een rondje rond de plas te fietsen en wandelen. Wij willen nauw betrokken zijn bij de landschappelijke inpassing, vormgeving en de afwerking van de verbreding aan de noordzijde van de Laagravenseplas.</p>	<p>In het overleg tussen Rijkswaterstaat, u en de erfpachter zijn ook afspraken gemaakt over de ligging van het fietspad en het recreatief gebruik daarvan. In dit overleg is gezamenlijk naar een goede oplossing gezocht door het fietspad naar het zuiden te verleggen. Deze oplossing staat beschreven in de Nota van Wijziging 2020.</p>	Ja
7	<p>Wij stellen voor om de periode tot aan het Tracébesluit met Rijkswaterstaat te benutten om de exacte locatie van watercompensatie, fietsbrug De Koppel en de noordelijke wal van de Laagravenseplas te bepalen. Wij gaan ervan uit dat in overleg met ons en Houten Gein BV een oplossing wordt gevonden. Hierbij staat voor ons voorop dat het recreatieve gebruik wordt gewaarborgd en geldt voor ons het principe dat de veroorzaker betaalt.</p>	<p>De gekozen oplossing zorgt ervoor dat het recreatieve gebruik van het gebied in stand blijft.</p>	Nee
8	<p>Deelgebied A27 zuid</p> <p>De golfbaan grenst aan de westzijde van de A27. De grond is in eigendom van het recreatieschap en in erfpacht uitgegeven aan de Stichting Golf Laagraven.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt.</p>	Nee
9	<p>a. Landschappelijke inpassing</p> <p>Wij gaan ervan uit dat door de verbreding de huidige ligging van de golfbaan en het wandelpad tussen de golfbaan en de A27 niet wijzigt. Op de kaart is dat niet precies te zien. Door de verbreding wordt de afstand tussen enerzijds golfbaan en wandelpad en</p>	<p>Het project Ring Utrecht heeft geen invloed op de begrenzing van de golfbaan en het wandelpad nabij de aansluiting Houten.</p>	Nee

	anderzijds de A27 aanzienlijk kleiner. Wij verzoeken u om in afstemming met ons en de Stichting Golf Laagraven te komen tot een goede landschappelijke inpassing waarbij de huidige groene beleving van de wandelaars en golfers behouden blijft.	Dit weggedeelte valt momenteel onder het project A27 Houten-Hooipolder. Uw vraag is doorgegeven aan het betreffende projectteam. Zij nemen contact met u op.	
10	b. Geluid en zicht De golfers hebben in de huidige situatie hinder van de A27. Maar ook automobilisten kunnen afgeleid worden door de activiteiten op de golfbaan. Door de wegverbreding zal de wederzijdse hinder worden versterkt. U stelt voor om de rij beplanting te verlengen. Graag zien wij een betere invulling; dichtere beplanting of andere visuele afscherming, ter verbetering van de verkeersveiligheid en behoud van de recreatieve waarde. Wij verzoeken u om een voorstel voor passende compensatie.	Dit weggedeelte valt momenteel onder het project A27 Houten-Hooipolder. Uw vraag is doorgegeven aan het betreffende projectteam. Zij nemen contact met u op.	Nee
11	Wij ontvangen graag nadere details over mogelijke effecten van de verbreding met betrekking tot onze eigendommen aan de Waijensedijk (deelgebied A12/Lunetten) en Heemstede-Noord (deelgebied A27-zuid).	Het ruimtebeslag van de verbreding is in detail te vinden op de tracébesluit kaarten. Met alle betrokken grondeigenaren is inmiddels overleg gevoerd door Rijkswaterstaat. Dit overleg zal na vaststelling van het tracébesluit gecontinueerd worden.	Nee
12	Langzaam-verkeerverbindingen. Wij willen graag met u meedenken over een goede inrichting en inpassing van ommetjes, doorsteekjes, tunneltjes en bruggen zodat het bestaande recreatieve gebruik behouden blijft en liefst verbeterd wordt. Bij wijzingen aan de fietspaden, die het recreatieschap in beheer heeft, dient toegankelijkheid en veiligheid het uitgangspunt te zijn en gaan wij ervan uit dat wij worden betrokken bij de uitwerking. Hieronder geven wij puntsgewijs een overzicht van de betrokken langzaam-verkeerverbindingen die van groot belang zijn voor de regionale recreatie: Deelgebied A27 noord, fietspad Oranjelaan in Groenekan. Dit fietspad is eigendom van het recreatieschap. U geeft aan dat er een damwand wordt geplaatst bij het fietspad aan de oostzijde van de A27, ter hoogte van de Oranjelaan in Groenekan. Wij gaan ervan uit dat het fietspad in stand blijft.	Rijkswaterstaat heeft met u contact opgenomen om deze suggesties nader te bespreken. Het in uw zienswijze genoemde fietspad blijft in stand.	Nee
13	Deelgebied A27 zuid, overkapping Amelisseweerd. De langzaam-verkeerverbindingen op de overkapping dienen goed aan te sluiten op het netwerk van bestaande verbindingen.	De langzaam verkeer verbindingen op de overkapping worden bij de uitwerking van de Groene Verbinding door de gemeente Utrecht uitgewerkt, daarbij wordt rekening gehouden met de aansluiting op het bestaande netwerk.	Nee
14	Deelgebied A27 zuid, fietsbrug De Koppel. De bestaande fietsbrug is vrij smal. Uit gebruikersgegevens blijkt dat de brug een belangrijke verbinding vormt tussen de stad Utrecht en Laagraven. De brug wordt ook veelvuldig gebruikt door hardlopers en wandelaars. Aangezien de brug in zijn geheel vervangen wordt, verzoeken wij u om in het ontwerp rekening te houden met meer breedte en aparte ruimte voor fietsers en wandelaars zodat wandelaars, hardlopers en fietsers gemakkelijker naast elkaar gebruik kunnen maken van de brug.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze is besloten de mogelijkheid om het fietsviaduct De Koppel te verbreden op te nemen in het tracébesluit. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht.	Ja
15	Deelgebied A27 zuid, onderdoorgang bij Waijensedijk. Wij zijn blij met de voorgestelde verbetering van de onderdoorgang voor langzaam verkeer.	Dank voor uw positieve reactie op de verbetering van de onderdoorgang.	Nee
16	Deelgebied A27 zuid, fietspad Langeweg zal worden verlegd. Wij gaan ervan uit dat u de doorgaande recreatieve fietsverbinding in stand houdt.	Na het gereedkomen van het ontwerp-tracébesluit is in afstemming met het hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden (HDSR) de waterstructuur in het gebied nader vastgesteld. Hieruit blijkt dat de watergangen langs de Langeweg niet verbreed hoeven te worden, en de Langeweg op de huidige locatie kan worden gehandhaafd.	Nee
17	Realisatie met zo min mogelijk overlast voor de recreant Zeker gezien de lange realisatieduur van de Ring Utrecht is het beperken van overlast voor de recreant en de ondernemers van recreatiegebieden van groot belang. De aandacht in de MER gaat voornamelijk uit naar het beperken van hinder voor automobilisten. Ook voor de huidige (recreatieve) langzaam-verkeerverbindingen moet het uitgangspunt gehanteerd worden dat de huidige verbindingen beschikbaar blijven. Graag worden wij op de hoogte gehouden van uw uitwerking.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).	Nee
ZWE-00908	1 De Klimaatpartij maakt zich sterk voor klimaat en milieu. Voor de Klimaatpartij staat het vast, zoals dat overigens ook het geval is voor vrijwel alle gezaghebbende nationale en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Nee

	<p>internationale wetenschappelijke instellingen die zich bezighouden met het probleem van de klimaatverandering, dat de opwarming van de aarde niet tot staan kan worden gebracht en ook niet kan worden afgeremd zolang met name rijke westerse landen blijven streven naar economische groei en meer mobiliteit. Verbreding van de A27 heeft, behalve bouwend nederiand, commerciële adviesbureau en instellingen als Rijkswaterstaat van werk te voorzien, geen ander doel dan de groei van het verkeer en vervoer over de weg te bevorderen. Het verkeer op de weg in een stad als Utrecht maakt tussen de 30% en 40% uit van de lokale uitstoot. In 2014 was het verkeer en vervoer voor meer dan 20 procent verantwoordelijk voor de in Nederland uitgestoten hoeveelheid CO2. Binnen de sector zorgt het wegverkeer voor bijna 80 procent van de uitstoot, meer dan de helft (53 procent) is afkomstig van het personenvervoer.¹ <i>1 https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/Z015/37/uitstoot-verkeer-en-vervoer-daalt. De daling waarvan sprake in de titel van deze link sprake is hieeft met fijnstof en NO2 te maken. De emissie van CO2 door het verkeer neemt juist toe.</i></p>	<p>De doelstellingen voor het project zijn vastgelegd in de startnotitie; dit zijn doelstellingen voor bereikbaarheid en leefbaarheid.</p>	
2	<p>Wanneer echter bij de CO2 uitstoot van verkeer en vervoer opgeteld wordt de CO2 uitstoot die nodig is voor de aanleg van wegen en rijkswegen, de aanleg van parkeervoorzieningen en de productie van auto's en andere motorvoertuigen, dan is de totale uitstoot door verkeer en vervoer uiteraard nog aanzienlijk meer dan die landelijke 20%.</p> <p>De verbreding van de A27 en de A12 is gelet op de immense opgave waar ook de Nederlandse regering voor staat om het energiegebruik, de uitstoot van CO2 en het gebruik van fossiele grondstof terug te dringen naar het oordeel van de Klimaatpartij en de SSLU volstrekt krankzinnig.</p> <p>Dat geldt uiteraard ook voor het voornemen om de Marxdreef en de Schweitzerdreef langs Over-vecht te verbreden, waarmee de RING om Utrecht wordt gesloten. Het geldt uiteraard ook voor de aanleg van de ondergrondse parkeervoorziening onder het Jaarbeursplein (naast het station) en de plannen om nog diverse verkeerspleinen in Utrecht te reconstrueren met het oogmerk het stadscentrum beter voor auto's bereikbaar te maken. De zienswijze welke door het college van b en w Utrecht is/wordt ingediend tegen de verbreding van de A27 is naar het oordeel van de Klimaatpartij en de SSLU ook daarom volstrekt hypocriet omdat het beleid van dit college er helemaal niet op gericht is het autoverkeer terug te dringen (de milieuzone is juist ingevoerd om een argument te hebben om dat niet te hoeven doen!), maar om het interwijkverkeer zoveel mogelijk te verplaatsen naar de RING (dus ook naar de A27 en de A12), waarmee het college de minister een extra argument verschaft om de A27 en de A12 te verbreden.</p> <p>Volstrekt krankzinnig is naar het oordeel van de Klimaatpartij en de SSLU het feit dat niet eens is onderzocht wat de impact is van de uitvoering van het besluit op de emissie van CO2 en wat het besluit betekent voor de opgave om de uitstoot van CO2 en het energiegebruik met het oog op de klimaatverandering substantieel terug te dringen. Er is slechts (een beetje) gekeken naar manieren waarop het besluit zo kan worden uitgevoerd dat de toename van de emissie van CO2 en energiegebruik een beetje kan worden beperkt. Maar de toename van de emissie van CO2 en het energiegebruik wordt, zonder die ook maar bij benadering te kwantificeren, als vanzelfsprekend en onvermijdelijk geaccepteerd. Met andere woorden, de vraag of de verbreding van de A27 en de A12 in het licht van de klimaatverandering en de noodzaak om de uitstoot van CO2 en het energiegebruik terug te dringen überhaupt moet plaatsvinden wordt niet eens gesteld. En dat voor een regering waarin ook de PvdA zit die al sinds het Rapport van de Club van Rome (1972) vrome verhalen over grenzen aan de groei ophangt.</p> <p>Dat het ontwerp tracébesluit totaal voorbij gaat aan de vraag of de verbreding van de A27 en de A12, gelet op het draconische probleem van de klimaatverandering, überhaupt moet plaatsvinden wordt in de hand gewerkt door het ontbreken van wet- en regelgeving waardoor de uitstoot van CO2 aan normen kan worden gebonden. Dat die wet- en regelgeving er niet is kan alleen maar worden verklaard door er vanuit te gaan dat de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p> <p>Nut en noodzaak van het project Ring Utrecht is in een eerdere fase uitgebreid aan de orde gekomen. Binnen het project Ring Utrecht zijn in een meerjarig trechterproces vele alternatieven en varianten ontworpen en onderzocht. Dit proces is beschreven in de Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Het vastgestelde gemeentelijk beleid is als uitgangspunt genomen in deze studie. Het gemeentelijk beleid valt buiten de scope van dit project.</p>	Ja

	<p>overheid wil voorkomen gedwongen te worden rekening te houden met klimaatdoelstellingen, waardoor infraprojecten als de verbreding van de A27/A12, waarmee de belangen van bouwend nederiand met alles wat er omheen hangt (inclusief die van Rijkswaterstaat zelf en de vele adviesbureaus die daar hun werk aan te danken hebben) niet meer zouden kunnen worden uitgevoerd</p>		
3	<p>Naar het oordeel van de Klimaatpartij en de SSLU is het ontbreken van wettelijke normen door middel waarvan getoetst zou moeten worden of het tracébesluit voldoet aan eisen die gesteld zouden moeten worden om te doen wat noodzakelijk is om klimaatverandering tegen te gaan, echter in het geheel geen reden om daar bij de voorbereiding van het besluit dan maar geen rekening mee te houden. Het is dom, kortzichtig en onverantwoordelijk om alleen maar rekening te houden met belangen die door wettelijke normen worden beschermd. De Algemene wet bestuursrecht schrijft terecht een afweging voor van alle eventuele belangen. Die heeft dus niet plaatsgevonden, want aan het belang van het tegengaan van klimaatverandering is vrijwel volledig voorbijgegaan.</p> <p>Het is verbijsterend te moeten vaststellen dat onze overheid, terwijl klimaatdeskundigen er vrijwel unaniem over eens zijn dat een klimaatcatastrofe nauwelijks meer valt te voorkomen, voordat de wereld vergaat, nog gauw even wat extra snelweg wil aanleggen.</p>	Op dit deel van de zienswijze is in bovenstaande reeds antwoord gegeven.	Nee
4	<p>Wat betreft het belang van de luchtkwaliteit, voor zover in het geding wat betreft de uitstoot van stikstofdioxide (een indicatorgas waarmee wordt aangegeven in welke mate kankerverwekkende en anderszins ziekmakende stoffen in de lucht zitten als PAK's, beenzen, dioxine e.d.) en fijnstof (dat naarmate het kleiner is dieper in de longen en via de longen in het bloed en in het lichaam terecht komt en daar ontstekingen en aandoeningen als kanker kan veroorzaken) wijzen de SSLU en de Klimaatpartij erop dat het aanvankelijk (1999) de bedoeling was om zowel NO2 als fijnstof in stappen terug te dringen. Om te beginnen werd de norm gelegd bij 40 microgram/m3, maar daarna zou de norm worden aangescherpt. Die voor fijnstof zou al in 2005 worden aangescherpt, die voor voor NO2 in ZOIO. De bedoeling was om op zijn minst uit te komen bij de normen zoals die door de Wereld Gezondheidsorganisatie worden gesteld.</p> <p>Zoals bekend is van die voorgenomen aanscherping, vooral door de lobby door de Nederlandse regering bij de EU, niets terecht gekomen. Sterker nog, de normen zijn in allerlei opzichten juist minder streng gemaakt. Zo hoeft de concentratie NO2 niet meer op een afstand van 5 meter van de rand van de weg te worden vastgesteld, maar mag dat inmiddels op een afstand van 10 meter. Aanvankelijk moest overal aan de normen worden voldaan, inmiddels hoeft dan alleen nog maar op plaatsen waar mensen wonen en "significant" aan luchtverontreiniging worden blootgesteld, wat in de praktijk betekent dat op fietspaden, trottoirs, in voortuinen, op sportvelden en speeltuinen niet meer aan de normen hoeft te worden voldaan. In plaats van de normen aan te scherpen heeft de overheid de normen dus juist minder streng gemaakt, zodat de gezondheid van mens en dier steeds minder door die normen wordt beschermd. En dat allemaal om ervoor te zorgen dat de zorg voor de gezondheid niet in de weg kan staan aan de zorg voor bouwend nederiand, de vernietiging van het milieu en de onrustbarend toenemende klimaatverandering.</p> <p>Ook ten aanzien van de luchtkwaliteit (NO2 en fijnstof) wijzen de Klimaatpartij en de SSLU erop dat een afweging van belangen méér is dan het voldoen aan wettelijke normen en dat dié afweging klaarblijkelijk niet heeft plaatsgevonden.</p> <p>Het RIVM berekende in 2005 dat er elk jaar tussen de 12.000 en 18.000 Nederlanders vroegtijdig sterven door luchtverontreiniging. Dat zou het geval zijn als overal nipt aan de normen zou worden voldaan. Een serieuze belangenafweging zou nu zijn als berekend werd hoeveel vroegtijdige doden en verziekte levensjaren het zou schelen als de verbreding van de A27 en de A12 achterwege zou blijven en welk belang zo zwaar weegt dat dat dient te prevaleren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied hebben een toe- of afname van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m3 en een toe- of afname van de concentratie fijn stof van minder dan 0,4 µg/m3. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet in 2030 ruim aan de Europese normen. Ook bij sportvelden , als gevoelige bestemming wordt voldaan aan deze normen.</p> <p>Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd.</p> <p>Bij de voorbereiding van dit tracébesluit is de nodige kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen vergaard. Dit ziet eveneens op belangen van omwonenden en hun leefomgeving. Op grond daarvan heeft een zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden.</p> <p>De onderzoeken voor het project Ring Utrecht zijn volgens de geldende wet- en regelgeving uitgevoerd.</p>	Ja

		Het al of niet serieus aantonen dat het project aan wettelijke normen voldoet heeft nauwelijks iets met een afweging van belangen te maken. Sterker nog, het is een manier om die afweging van belangen juist niet te hoeven maken, althans niet zichtbaar te hoeven maken.		
	5	De Klimaatpartij en de SSLU willen er tenslotte op wijzen dat met het project astronomische kosten zijn verbonden en dat ook dat volstrekt krankzinnig is gelet op de schrijnende armoede in de wereld en ook in Nederland en de bezuinigingen die plaatsvinden wat betreft elementaire voorzieningen.	Het is een politieke afweging waar belastinggeld aan wordt besteed. Deze afweging wordt gemaakt in de Tweede Kamer.	Nee
ZWE-00909	1	De Stichting Bloeyendaal bijvert zich al 25 jaren om het natuurpark Bloeyendaal ecologisch te beheren en zo de natuurwaarden verder te ontwikkelen. Zij doet dit samen met de gemeente Utrecht met name de mensen van de gemeentelijke groendienst in de Wijk-Oost. De stichting wordt gesteund door circa 400 donateurs en 60 vrijwilligers. De stichting heeft nooit subsidies gevraagd aan de gemeente en is in die zin een onafhankelijke organisatie. De vrijwilligers helpen op bepaalde werkdagen mee aan het onderhoud van het park. Bloeyendaal is nu al een bloemrijk natuurpark met meer dan tien soorten bij wet beschermde planten en is niet alleen een "kijkpark" maar ook een refugium en foerageplaats voor de fauna. Bloeyendaal is rijk aan broedvogels, biedt ook gastvrijheid aan zoogdieren als Wezel, Bunzing, Boommarter, Rode eekhoorn. Haas, Egel spitsmuizen en de Dwergmuis en amfibieën als Kleine watersalamander. Gewone pad. Bruine ' kikker, soorten van het Groene kikker complex. Kleine modderkruiper en van de reptielen de Ringslang. De zichtbare verscheidenheid in soorten van de entemofauna verbaast de kijker. Park Bloeyendaal is een groen gebied met veel variatie in structuur en veel natuurwaarden. Bloeyendaal is enig in zijn soort gezien zijn ligging, ontwikkeling en biodiversiteit. Daarom is het niet zo maar een park of tuin, maar voor passieve recreant wel een uniek wandelgebied.	Dank u voor uw uitgebreide beschrijving van uw stichting en het park Bloeyendaal	Nee
	2	Bloeyendaal is in 1975 /1976 aangelegd en circa 8 hectaren groot. Het park bestaat uit een kerngebied, dat noordelijk aansluit bij de Biltsestraatweg en de Offerhausweg, westelijk bij de Waterlinieweg, min of meer zuidelijk bij de Galileilaan en de Archimedeslaan. (Zie kaart op biz 52 van "A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld") Met wat goede wil is in dit centrale gebied de vorm van een 8 te herkennen. Vanuit het kerngebied lopen drie groene "armen" die naast de functies refugium en foerageplaats ook de functie hebben van ecologische verbindingzone. De eerste verbindingzone loopt langs de Waterlinieweg over de historische verdedigingswal van de Hollandse Waterlinie en is naar het zuiden toe richting "Toerit Utrecht-Centrum" niet verder ingekleurd. Hier gaan wij nu in onze zienswijze niet verder op in. De noordoostelijke tweede verbindingzone leidt in het stuk Bloeyendaal naar het viaduct over de Biltsestraatweg met een faunapassage. Deze verbindingzone en faunapassage liggen in het werkgebied van de A27. De Noord Zuid, derde verbindingzone in Bloeyendaal is op de kaart van biz. 52 in het geheel niet aangegeven. Uit de kaart van biz. 8 blijkt nog eens dat alles beschouwd wordt als "Volkstuinen". Wij willen, dat u deze omissie herstelt, omdat deze verbindingzone een substantieel stuk van Bloeyendaal omvat en in het zuidelijke deel direct in de invloedssfeer van de werken aan de A27 en het Knooppunt Rijnsweerd ligt. In de loop van de tijd is het park door de aanleg en verbreding van wegen steeds meer raakvlakken met de omliggende gebieden verloren. Dit is ongunstig voor de periodiek noodzakelijke uitwisseling van genetisch materiaal van Flora en Fauna. Door de werkzaamheden aan de A27/A12 Ring Utrecht komen de tweede en derde ecologische verbindingzone van het natuurpark Bloeyendaal zwaar onder druk te staan. Hierom willen wij, dat u de nodige aandacht besteedt aan de verderop beschreven zaken die direct het functioneren van de natuur in Bloeyendaal beïnvloeden. Vanzelfsprekend verwachten wij adequate maatregelen en aanpassingen om schade aan de natuur te voorkomen.	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het NNN met een grote kwaliteitstoelag gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het Natuur Netwerk Nederland (NNN), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna - waaronder vleermuizen en marterachtigen - en Natura 2000). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. De door u genoemde ecologische verbinding in het Park Voorveldse Polder ligt overigens niet in het NNN, eisen voor de breedte van deze verbinding zijn derhalve niet vastgesteld.	Nee

		Met het pakket mitigerende en compenserende maatregelen wordt de instandhouding van natuurwaarden en daarmee ook de functionaliteit van de ecologische verbinding voor onder andere vlermuizen en marterachtigen in het Park Voorveldse Polder geborgd.	
3	<p>Noordoostelijke verbindingzone</p> <p>Het noordoostelijke deel van Bloeyendael langs de Biltsegrift met groene oever voetpad en groenwal gaat tot aan het viaduct van de Biltsestraatweg. Vanaf dit groene stuk' loopt een eenvoudige faunapassage onder het viaduct door, die uitwisseling van de fauna tussen Bloeyendael en het "Natuurgebied Sandwijck" van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) mogelijk moet maken. Wij willen de verbindingzone tussen Bloeyendael en Sandwijck niet verslechterd zien, maar versterkt om een goede verbinding te houden en zo indirect aan te sluiten bij de EHS Dat IS voor de natuur in Bloeyendael van levensbelang. Nu is nog iets minder dan de helft van de breedte (<3 meter) van de onderdoorgang van het viaduct in gebruik als faunapassage de andere helft (3 meter) is voor de doorgang van een (te) zware trekker in verband met periodiek'onderhoud van het talud aan de oostelijke zijde van de A27 en voor een voetpad vanaf de Biltse kant van het viaduct naar Bloeyendael, vaak clandestien gebruikt om te fietsen. Als mitigerende maatregelen willen wij de hele onderdoorgang van het viaduct inrichten als faunapassage Uit overleg met de Werkgroep Sandwijck blijkt, dat ook zij voor het versterken van de faunapassage zijn in verband met de uitwisseling van de fauna. Hierom zijn de Stichting Bloeyendael en de Werkgroep Sandwijck voor het opheffen van de publieke toegankelijkheid en het verwijderen van het voetpad Dit kan, omdat de bewoners van de straat tussen de eerste en tweede groep huizen al via een brug over de Biltsegrift kunnen en over het trottoir richting Bloeyendael en de stad Utrecht kunnen lopen. Omdat ook de doorgang van de trekker niet meer mogelijk is, behoort aan de Biltse zijde van het viaduct voor het onderhoud van het oostelijke talud een brug over de Biltsegrift te worden aangelegd in het verlengde van het pad langs het talud. (De brug is eventueel ook te gebruiken voor de voetgangers en fietsers van de nabije bewoners van de "hofjes") De betonnen keerwand langs de Biltsegrift bij het viaduct kan tot (bijna) het watemiveau van de Biltsegrift worden verlaagd. Ook de grond onder het viaduct kan vele decimeters worden verwijderd, dat voorkomt sterke uitdroging van de bodem. Dit alles samen met de nodige rust is gunstig voor de effectiviteit van de faunapassage. Dit alles geldt onder meer voor kleine zoogdieren, amfibieën en ringslangen.</p> <p>In de uiteindelijke inrichting van de faunapassage kan de Stichting Bloeyendael zelf voorzien.</p> <p>Noord Zuid verbindingzone Vergelijk de kaart op biz. 52: "A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld".</p>	<p>De mogelijkheid voor het inrichten van een faunapassage over de volledige breedte van de onverharde zone onder het viaduct zal worden onderzocht in de realisatiefase. Afstemming met onder andere de waterbeheerder van de Biltse Grift is hiervoor noodzakelijk, aangezien voor het onderhoud van deze watergang wellicht een beheerpad onder het viaduct beschikbaar moet blijven. In dat geval is niet de volledige breedte beschikbaar voor de faunapassage.</p> <p>Opheffen van de publieke toegankelijkheid van de onderdoorgang valt niet binnen de scope van de planstudie. Het al dan niet afsluiten van deze doorgang valt onder de provincie. Binnen de planstudie wordt ervan uit gegaan dat de functionaliteit van de onderdoorgangen hetzelfde blijft: dus als er een voetpad ligt, is deze in de nieuwe situatie ook opgenomen.</p> <p>Het weghalen van het pad, en het uitvoeren van een extra brug om het verlies van toegankelijkheid te mitigeren is daarmee ook niet opgenomen in het TB.</p>	Ja
4	<p>In Bloeyendael loopt vanaf de betonnen brug over de Rijnsweerdsewetering bij de Archimedeslaan in zuidelijke richting langs deze wetering een groene zone van wisselende breedte met een voetpad, bloemrijk grasland, bomen, struiken, groenwal en amfibieënpool. Oostelijk grenst deze strook Bloeyendael aan een sloot, noordelijk loopt deze langs de Oostbroekselaan, in het midden achter de woningen aan de Oostbroekselaan langs en in het zuidelijke deel langs het volkstuintencomplex ATV Stadion. Zoals eerder vermeld is dit deel van Bloeyendael niet weergegeven in de kaarten op de bladzijden 8 en 52. Deze beschreven zone van circa 500 meter lengte behoort niet tot het volkstuintencomplex, maar ziet er onder andere wel op uit. Vanaf het voetpad parallel aan de Rijnsweerdsewetering loopt in het zuidelijke deel dwars een pad over een houten brug naar de Oostbroekselaan. Ten zuiden van dit pad is een gevarieerd stuk bos in ontwikkeling. Naast de in de eerste alinea vermelde betekenissen voor flora en fauna heeft deze zone bovendien de functie van ecologische verbindingzone met het bos als een steppingstone.</p>	<p>De kaarten in het OTB boekje op bladzijde 8 en 52 zijn een vereenvoudiging van de werkelijkheid. Voor de beoordeling van de MER effecten zijn gedetailleerdere kaarten gebruikt waar het park Bloeyendaal is ingetekend.</p>	Nee
5		In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee

	<p>Uit de beschrijving hierboven heeft u al kunnen opmaken dat Bloeyendael en ATV Stadion weliswaar niet dezelfde zijn, maar wel sluiten beide gebieden vrijwel naadloos bij elkaar aan. De milieuvriendelijke werkwijze van de volkstuinters zorgt zo voor pleisterplaatsen en foerage mogelijkheden voor de fauna van hoog tot laag. Tijdens een wandeling over het "jaagpad" langs de Rijnsweerdsewetering en bij het passeren van de volkstuinten aan de andere kant van de sloot valt op hoe harmonieus hier de aansluiting is. Als Bloeyendael dan toch een aanliggende buur moet hebben, dan liever een volkstuintcomplex. Aantasting van dit ene of het andere gebied zal op beiden zijn neerslag hebben.</p>		
6	<p>Wij willen niet dat het bos in deze ecologische verbingszone op welke wijze dan ook wordt aangetast. Zo kan de geplande verbreding van het zuidelijke deel van de zoutsloot naast het talud als compensatie ter vervanging van het verdwijnen van circa twee derde van het noordelijke deel met ten koste gaan van de ecologische verbingszone. De sloot staat nu nog in verbinding met de Biltsegrift. Er dient ook rekening te worden gehouden met een voldoende breed pad (van circa 5 meter) aan de kant van het talud voor het onderhoud van de sloot. Dit kan en mag niet gebeuren via het kwetsbare terrein en bos van de ecologische verbingszone noordelijk van de zoutsloot Los hiervan zien wij het belang van een blijvende verbinding met de Biltsegrift in verband met een vlotte wateraanvoer richting de Bilt en Zeist en vooral voor de waterkwaliteit. Door grote hoeveelheden bladeren die elk jaar in de sloot terecht komen en bij stilstaand water raakt deze al snel geeutrofiëerd en verzuurd. Veel hoger leven zal er dan niet meer in voorkomen. Een optie is de nieuwe sloot met een rioolbuis van minimaal 80 centimeter doorsnede blijvend verbinden met de Biltsegrift.</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de invulling van het watersysteem bij de volkstuinten opnieuw bekeken. Besloten is om de geplande watercompensatie elders te laten plaatsvinden en ook het restant van de watergang tussen de volkstuinten en knooppunt Rijnsweerd te dempen. Hiermee komt ruimte vrij voor de compensatie van volkstuinten en gaat dit niet ten koste van de ecologische waarde van het gebied. Omdat er geen sprake is van een nieuwe sloot is er ook geen noodzaak om deze te verbinden met de Biltse Grift.</p>	Nee
7	<p>De werklocaties van de aannemer mogen ook niet gepositioneerd worden op de kwetsbare bodems van Bloeyendael met bloemrijk grasland en (bij wet beschermde) orchideeën.</p>	<p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het TB 2016 heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Er is één nieuw werkterrein, nabij de Mereveldseweg, toegevoegd ten opzichte van het OTB. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging 2020. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Park Bloeyendael is niet opgenomen als werkterrein in het tracébesluit. Hoe er omgegaan wordt met werkterreinen in algemene zin kunt u lezen in het algemene deel van de Nota van Antwoord.</p>	Ja
8	<p>Overige belangrijke punten Wanneer het talud van de varkensbocht met zijn begroeiing behouden blijft, is dit gunstig voor het functioneren van de nabij gelegen Noord Zuid ecologische verbingszone. Eventueel kan de varkensbocht dan later worden opgenomen in het door een aantal betrokken partijen voorgestelde landschapspark: "Liniepark Rijnsweerd".</p>	<p>Uw suggestie is nader onderzocht. Het talud van de varkensboog kan niet gehandhaafd blijven aangezien deze de completering/fasering van knooppunt Rijnsweerd in de weg staat.</p>	Nee
9	<p>De sloot, die bij het viaduct over de Biltsestraatweg in verbinding staat met de Grift en ten oosten langs de A27 loopt en verder, was jaren geleden nog een belangrijke paaiplaats voor karpers. Karpers houden in de paaitijd van niet te diep en relatief warm water. Ondiepe sloten zijn wel gevoeliger voor te veel opwarming en verrijking en zeker niet gunstig voor het merendeel van de aquafauna. In elk geval moeten sloten ruim voldoende diepte hebben. Om de functie van de sloot als paaiplaats voor de karpers te</p>	<p>Aan de hand van het voorstel van inspreker zijn de mogelijkheden voor het aanleggen van paaiplaatsen voor karpers onderzocht. Deze blijken er niet te zijn. Binnen de projectgrens is geen ruimte beschikbaar voor het aanleggen van korte doodlopende sloten dwars op de diepe sloot, omdat de beschikbare ruimte tussen A27 en projectgrens hier in zijn geheel noodzakelijk is om zoveel mogelijk bomen op het talud te sparen.</p>	Ja

	<p>behouden, kunnen dwars op de diepe sloot op enkele plaatsen korte doodlopende sloten worden gegraven, die niet dieper zijn dan circa een meter. Deze zullen sneller opwarmen. Het aanleggen van grote bossen en uitgebreid struikgewas dichtbij sloten heeft vaak een negatieve invloed op de waterkwaliteit, de baggerproductie en de expositie aan het zonlicht.</p>	<p>Voor het aankopen van grond buiten de projectgrens ten behoeve van paaiplaatsen voor de karper bestaat vanuit de Wet natuurbescherming geen noodzaak, aangezien de karper geen beschermd vissoort is.</p>	
10	<p>In Bloeyendael vliegen ook vleermuizen. Er behoren eerst compenserende maatregelen te worden genomen, die al functioneren, vóór er grote hoeveelheden bomenrijen worden gekapt. Voor de aanleg van de A27 was er in de dwarssloot, die nu in Bloeyendael West loopt van de Galileilaan naar de Biltsegrift, een lichte kwel merkbaar. Na de aanleg van de A27 is dit niet meer waarneembaar. Alleen bij het leegpompen van de sloot komt nog kwelwater omhoog en kleurt het bruin door oxidatie. Wij leiden hieruit af, dat het cunet van de weg of de druk ervan de grondwater stroom afknelt of omleidt.</p>	<p>In Park Bloeyendael vinden geen werkzaamheden plaats die nadelig zijn voor de aanwezige vleermuizen, zie deelrapport Natuur 2020. Er is geen sprake van bomenkap in het park, dit blijft beperkt tot de strook tussen de snelweg en de volkstuinten. U geeft aan dat bij de aanleg van de oorspronkelijke A27 kwelstromen zijn veranderd. Mogelijk zijn toen inderdaad lokaal wijzigingen opgetreden, maar het is niet gezegd dat dit door de aanleg van de A27 komt. Ook andere omgevingsfactoren kunnen hiertoe geleid hebben. Uit het hydrologisch onderzoek (kaarten met historische en 'huidige' stijghoogtepatroon grondwater watervoerend pakket) blijkt in ieder geval dat de stijghoogten, mede bepalend voor de kweldruk, sinds de aanleg van de A27 op de betreffende locatie niet zijn afgenomen. De verwachting is dat de verbreding van de A27 ter plaatse geen significant effect zal hebben op de kwelstromen.</p>	Ja
11	<p>Bij de verbreding van de A27 zijn op een aantal plaatsen damwanden gepland om het talud te verstevigen. In dit gebied stroomt het grondwater grofweg gesteld van Zuidoost in de richting Noordwest. Is er onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van stuwing van het grondwater bij het plaatsen van diepe damwanden en de gevolgen ervan? Deze kunnen mogelijk de afvoer van regenwater vertragen. En dan wellicht vergelijkbare gevolgen hebben als het afglijden van een talud, als onlangs is gebeurd.</p>	<p>Onder de A27 is sprake van een dik (40 tot 60 meter), goed ontwikkeld watervoerend pakket met een groot doorlaatvermogen. Damwanden zullen hooguit reiken tot in de top van het watervoerend pakket. In het MER Actualisatie 2020 zijn de effecten van de schermwand op de stroming en opstuwing van het grondwater onderzocht. De effecten blijken beperkt en verder te mitigeren met een drain. Deze drain is als maatregel in het tracébesluit opgenomen.</p>	Nee
12	<p>Bij het passief recreëren in een natuurpark als Bloeyendael en het volkstuintencomplex verwacht men toch zich te ontspannen en een dosis natuurlijke gezondheid op te doen. Een hoge dosis fijn stof hoort hier zeker niet bij. Nu grote hoeveelheden volwassen bomen moeten wijken voor de uitvoering van de wegverbreding, kan van het afvangen van fijn stof door de bomen voorlopig geen sprake meer zijn. Hoe wilt u voldoen aan de vereiste normen voor luchtvervuiling voor de recreanten en voor de bewoners aan de Oostbroekselaan? Wij delen de zorgen van ATV Stadion die zij in haar zienswijze uit.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg. In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p>	Ja

			<p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Bomen hebben een weinig positief effect op de luchtkwaliteit langs de weg. Het kappen van de bomen tussen de weg en de volkstuinen heeft daardoor vrijwel geen invloed op de fijn stofconcentraties in de volkstuinen.</p>	
ZWE-00910	1	<p>Tip algemene zienswijze ontwerp tracé besluit ring Utrecht A27/A12</p> <p>Te verwachten gezondheids klachten omwonende knooppunt lunetten en bewoners van Utrecht en Houten.</p> <p>De geluidswal 4a aan knooppunt zijde zal het geluid reflecteren richting Houten zuid dus daar is een behoorlijke geluids toename te verwachten.</p> <p>Voor de geluidswal 4a aan knooppunt zijde zal het fijnstof via een warmte flow van af het asfalt over de geluidswal getild worden en zich verspreiden over een groter gebied afhankelijk van de windrichting over de stad Utrecht of Houten hierdoor zullen meer mensen gezondheidsklachten krijgen en mogelijk eerder dan normaal overlijden.</p> <p>Waarschijnlijk is de geluidswal 4a niet geplaatst om Lunetten te beschermen tegen geluidsoverlast maar om het fijnstof beter te verdelen over een groot gebied zodat de gemiddelde waarde 40 microgram fijnstof M/3 niet wordt overschreden.</p> <p>De bestaande geluidswal aan de kant van de Waijensedijk is zinloos deze is aan weerszijde te kort en de hoogte is te laag tevens is deze wand niet van geluidswerend materiaal. Deze dient aangepast te worden.</p> <p>Ter hoogte van fortweg 8 wordt een geluidswal geplaatst deze is niet voldoende om Houten zuid te beschermen en dient een lengte te hebben van af het Fort Hemeltje tot aan de spoorweg viaduct aan de Mereveldseweg.</p> <p>Het zicht vanaf de snelweg naar het Fort Hemeltje is een gevaar op de snelweg zeker bij de keuze van de juiste rijbaan door de automobilist, deze geluidswand is dan ook in ieders voordeel.</p> <p>Aan de fortweg wordt een behoorlijk stuk bos en een prachtige knotwilgenhaag gekapt, er is geen enkele moeite gedaan om aan deze zijde grond aan te kopen om daar een bos op te richten om op deze wijze fijnstof en geluid te weren.</p> <p>Er is geen wateropvang opgenomen in het project, door de toenemende klimaat verandering is de hoeveelheid neerslag regelmatig onvoorspelbaar en gezien de oppervlakte die is geasfalteerd is deze opvang aan grote hoeveelheden water aan te bevelen.</p> <p>Al met al is dit ontwerp kostbaar en zal zeker nog verdubbelen eer het is afgerond, mijn advies is dan ook investeer eerst in schone motoren (dus echt schoon) kom dan terug met dit plan.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>De nieuw te plaatsen (niet-transparante) geluidschermen in het project Ring Utrecht zullen in het deel ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord absorberend worden uitgevoerd, waarbij in situaties waar aan beide zijden van de weg schermen staan materiaal wordt toegepast met een hogere absorptie. Uit aanvullend onderzoek door TNO, zie bijlage 1k van de Oplegnotitie Geluid, is gebleken dat met deze uitvoering van de schermen het gereflecteerde geluid de woningen aan de overzijde niet of nauwelijks bereikt.</p> <p>Op de delen waar de schermen transparant worden uitgevoerd, aan weerszijden van de A12 vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, kan geen absorberend materiaal worden toegepast. Deze schermen zullen worden uitgevoerd als zgn. zaagtandschermen met aan de onderzijde van het scherm een absorberend paneel en horizontale tussenstukken die het geluid absorberen. Uit aanvullend onderzoek door TNO, zie bijlage 1k van de Oplegnotitie Geluid, is gebleken dat deze uitvoering niet leidt tot toenames van de geluidbelasting aan de overzijde.</p> <p>Bij de toetsing van de toekomstige situatie met het project Ring Utrecht is uitgegaan van geluidschermen die een groot deel van het geluid absorberen en dus beperkt het geluid reflecteren. De in het tracébesluit berekende geluidbelastingen zijn inclusief deze beperkte reflectiebijdrage vergeleken met de toetswaarden en op basis van die toetsing zijn de doelmatige geluidbeperkende maatregelen vastgesteld.</p> <p>Het effect van de geluidreflectie in de totale geluidbelasting is gering en kan door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen zoals een stiller wegdek ruimschoots worden gecompenseerd.</p> <p>In het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de bebouwde kom van Houten.</p> <p>De geluidbelasting met het project Ring Utrecht in de bebouwde kom van Houten wordt niet hoger dan volgens de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus geen sprake van een verhoogd gezondheidsrisico als gevolg van het project. Bij deze beoordeling is het effect van de in het ontwerp-tracébesluit voorgestelde maatregelen meegenomen, inclusief de reflecties in geluidschermen bij Lunetten. Aangezien er in de bebouwde kom van Houten aan de wettelijke normen kan worden voldaan, zijn extra maatregelen per definitie niet doelmatig.</p> <p>Bij de Fortweg, in de lus van de aansluiting van A27zuid naar A12oost is ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit een extra strook bomen aangebracht in het tracébesluit. Deze wijziging is te vinden in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.</p>	Ja

			<p>In het project is extra wateropvang opgenomen als gevolg van de verbreding. Bij de bepaling van de omvang van deze wateropvang is rekening gehouden met de klimaatverandering. De berekeningen voor de wateropvang zijn te vinden in het Deelrapport Water.</p> <p>In het deelrapport Luchtkwaliteit zijn de concentraties voor fijn stof berekend. Hierin is rekening gehouden met het door u genoemde geluidsschermbreedte van 12 meter hoog en de variatie in windsnelheid en windrichting. Uit de berekeningen blijkt dat dit scherm niet leidt tot de door u genoemde effecten.</p> <p>Het wegverkeer zorgt voor uitstoot van verontreinigde stoffen. Deze concentratie verontreinigde stoffen nemen af met de afstand vanaf de weg. Op 50 meter afstand van de weg is de bijdrage van de weg van verontreinigde stoffen ongeveer gehalveerd. Schermen hebben een positief effect op de luchtkwaliteit. Met een scherm wordt de verontreinigde stoffen omhoog gebracht en zo verdund met de schone lucht daarboven. Bij een 12 meter hoog scherm wordt de verontreinigde lucht ver omhoog gestuwd en vermengd met schone lucht. Bij een hoog scherm zal deze gemengde lucht pas langzaam weer dalen en lang vermengd worden met de schone lucht. De concentratie verder achter het scherm zal dan ook niet of nauwelijks worden verhoogd en gelijk zijn aan de achtergrondconcentratie.</p>	
2	Zie bovenstaand een veeg over een kozijn om de 4 maande hetzelfde een laag fijnstof en ultra fijnstof hier blijft het natuurlijk niet. Bij ieder ademhaling worden je luchtwegen, longen en bloedvaten ook vervuild met het gevolg dat je na een aantal jaren problemen met je gezondheid begin te krijgen, eerst constant slijm ophoesten op langere termijn is de kans groot op ernstige klachten. Er zijn wetenschappers die het vergelijken met de asbest problematiek. Een ultra fijnstof deeltje in je longen wat verkeerd wil kan jou toekomst drastisch veranderen.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd.</p> <p>Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de Europese normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelenpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuilend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd.</p> <p>Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.</p>	Ja	
ZWE-00911	1 Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen : http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid ? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint ! Bezint eer ge begint ! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee	

2	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
3	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
4	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisseweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
5	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	Ja
6	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
7	Amelisseweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met	Ja

		de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	
8	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijing en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee
11	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
12	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan	Nee

		verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	
13	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
14	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
15	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
16	Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppen, en het leefklimaat daar verslechteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
17	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts	Ja

			<p>bepaalde effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>	
ZWE-00912	1	<p>Gebrek aan nut en noodzaak, en twijfels over effectiviteit</p> <p>Recent onderzoek van juist ook voor de Rijksoverheid gezaghebbende instituten als het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geven aan dat investeren in meer wegen niet rendabel is. Er zijn andere, zowel effectievere als efficiëntere maatregelen beschikbaar, om files te doen afnemen. Het CPB noemt: kilometerheffing, investeren in voor- en natransport bij OV als betere alternatieven. Het kan toch niet zo zijn dat de professionele opinie van het CPB in twijfel wordt getrokken?!</p> <p>In het geval van de Ring Utrecht geldt daarnaast dat filevorming hier niet in de top10 van 2015 (bron: ANWB) stond. Het is derhalve bijzonder vreemd dat zoveel tijd, geld, moeite aan wordt besteed. Niet doen!</p> <p>De geplande verbreding van de A27 ter hoogte van de Utrechtseweg is onder andere een gevolg van de voorgenomen verbreding naar 7 rijstroken van de zgn. bak van Amelisweerd. Diverse studies tonen aan dat verbreding naar 6 rijstroken naar alle waarschijnlijkheid afdoende is, en ook voorkomt dat er teveel verkeersaanvullende werking optreedt (incl. milieugevolgen). Het is dus niet alleen onnodig maar ook nog eens onwenselijk om een verbreding naar 7 rijstroken te plannen.</p> <p>Tevens wijs ik u op recente ervaringen en bevindingen m.b.t. de verbreding van de A4 bij Roelofarendsveen. Zelfs een instituut als Rijkswaterstaat geeft toe dat de files niet opgelost zijn en er zelfs extra congestie-problemen zijn gecreëerd, onder andere als gevolg van het zogenaamde flessehals-effect. Niet effectief dus. Dit effect zal op de A27 ook optreden omdat er geen verbreding t.h.v. de NRU en A27 richting Hilversum gepland staat. Juist ten hoogte van de Utrechtseweg (aan mijn kant) zal dit tot extra files, en daarmee milieuverontreiniging leiden. Dit effect zal nog eens extra groot zijn vanwege de eerdergenoemde verkeer-aanzuigende werking vanwege wegverbreding elders op het traject.</p> <p>De recente ontwikkeling naar zelfrijdende auto's heeft grote positieve consequenties voor de filedruk; als 10% automatisch gaat rijden, nemen de files met 30% af. Zelfs de Minister onderkent dit en geeft aan te verwachten dat binnen 20 jaar alle auto's zelfrijdend zijn; dit levert een enorme vermindering van filedruk hetgeen niet verder grootschalig investeren in wegen, logisch maakt. Zeker als de plannen voor de Ring Utrecht op z'n vroegst pas in 2026 gereed zijn. Wederom: niet doen dus!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>In het MER Eerste Fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan het oplossen van vier files uit de filetop50. De hoogst genoteerde file staat op nummer 4 op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Dit is toegelicht in de toelichting van het tracébesluit, paragraaf 2.1.</p> <p>Ten zuiden van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) is verbreding voorzien in het project Ring Utrecht. Tussen de aansluiting Utrecht Noord (NRU) en knooppunt Rijnsweerd krijgt de A27 er in beide rijrichtingen een rijstrook bij. Tussen de aansluiting Utrecht Noord en de aansluiting Bilthoven wordt de weg al op korte termijn (2016-2018) verbreed. Dit is vastgelegd in het tracébesluit over het project A27/A1. Het project Ring</p>	Ja

		<p>Utrecht zet de spitsstrook op de rijbaan in de richting Hilversum om in een reguliere rijstrook.</p> <p>De vergelijking met Roelofarendsveen gaat niet op. Er is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen, maar van vier hoofdrijbanen.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Opgemerkt wordt dat te hanteren uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen met het NRM jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden steeds de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden. De kilometerheffing die genoemd wordt, maakt geen deel uit van het vastgestelde beleid en is daarom niet meegenomen in de berekeningen. De landelijke snelheidsverlaging naar maximaal 100 km/uur op het hoofdwegenet is wel meegenomen in de berekeningen.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen</p>	
2	<p>Voorkeustraject is onacceptabel anders dan in voorkeursvariant 4C geschetst</p> <p>In 2014 schreef de minister (bron: Ik ga verder) dat ze het acceptabel vindt dat de snelweg wordt uitgebreid met 1 rijstrook en dat de snelweg daarmee 3,5 meter dichterbij de bestaande woning komt te liggen.</p> <p>Inmiddels lijkt het, op basis van OTB-planschetsen, zo te zijn dat de snelweg met 2 rijstroken wordt uitgebreid (aan 'mijn kant'), en dat de snelweg er 7 meter dichterbij komt te liggen. Dit is een onacceptabele verandering van de voorgestelde situatie, en in tegenspraak met eerdere uitgangspunten, en het genomen besluit voor variant 4C. Ik wijs u in dit verband ook op het onderstaande, dat dit bevestigt.</p>	<p>In juni 2014 is de voorkeursvariant (VKV) vastgesteld op basis van het ontwerp Selecteren Compact. In de VKV wordt de A27 tussen knooppunt Rijnsweerd en de aansluiting Utrecht-Noord verbreed met een rijstrook aan beide zijden van de weg (Bron: "Ring Utrecht A27/A12: Voorkeursvariant"). Het ontwerp van de VKV gaat uit van een onvolledige aansluiting Utrecht Centrum. Met het vaststellen van de Voorkeursvariant is tevens aangegeven dat voor knooppunt Rijnsweerd nader onderzoek zal plaatsvinden om te komen tot een volledige aansluiting, waarbij alle richtingen vanaf Utrecht Centrum bereikbaar zijn. Hiertoe zijn diverse varianten uitgewerkt.</p> <p>In de notitie "Planstudie Ring Utrecht A27/A12: achtergrondnotitie keuze Rijnsweerd-varianten" (RWS, november 2014) zijn de verschillende varianten met elkaar en met de VKV/Selecteren Compact vergeleken en beoordeeld. De gekozen variant 4C heeft ter hoogte van de Utrechtseweg drie rijstroken op de parallelbaan. Dat is een rijstrook meer dan in een aantal andere varianten en ook een rijstrook extra ten opzichte van de VKV/Selecteren Compact. Dit betekent ook meer ruimtebeslag ter hoogte van de Utrechtseweg. Ondanks het extra ruimtebeslag ter hoogte van de Utrechtseweg heeft de integrale belangenafweging geleid tot de keuze van variant 4C.</p>	Nee
3	<p>Omgevingsaspecten en effecten voor aangrenzende bewoners worden onvoldoende meegewogen</p> <p>Alle projectpublicaties en -toelichtingen roemen en noemen de niet verder verslechterende luchtkwaliteit en/of het niet overschrijden van geluids- en fijnstofnormen. Los van het ernstige bezwaar dat ik heb tegen de modelmatige, en daarmee niet-feitelijk-juiste, cijfermatige doorrekening, ben ik het niet eens met uw beperkte en eenzijdige concretisering van het begrip 'omgevingsaspecten'. Het element</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p>	Ja

	<p>'woongenot' zou ook meegewogen moeten worden. Concreet: een snelweg die minimaal 7 meter dicht naar mijn woning komt te liggen, het kappen van bomen en een geluidswal die 1 tot 3 meter hoger is dan de huidige, brengt ernstig negatieve gevolgen met zich mee voor mijn woongenot en voor de dalende waarde van mijn huis. Als de plannen doorgaan dan komt er een muur recht naast mijn huis te staan die bijna 20 meter hoog is, en dat is hoger dan mijn huis. Dit is onacceptabel; de overheid heeft ook normen t.a.v. billijkheid en redelijkheid tegenover haar burgers in acht te nemen, zeker als het (in dit geval: discutabele) algemeen nut daarmee gediend wordt. En het kan ook zeker niet zo zijn dat het begrip 'omgevingsaspecten' eenzijdig door een overheid worden bepaald en ingevuld. In een samenleving anno 2016 behoren burgers daar ook een inspraak in te hebben, die nadrukkelijk verder en dieper gaat dan meedenken over de uitvoeringsvariant van het geluidscherm.</p>	<p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie. In het onderzoeksgebied zijn er slechts 63 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 376 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 439 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd.</p> <p>Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p>
--	---	---

		<p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.</p> <p>Het begrip woongenot is als zodanig niet meegenomen in de milieu-effectrapportage beoordeling omdat dit een subjectief begrip is. Wel is in het deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit gekeken naar verschillende aspecten van de leefkwaliteit. Uw specifieke situatie is meegenomen in de beoordeling belevingswaarde ruimtelijke kwaliteit waardoor deze in deelgebied 2 een negatief oordeel heeft gekregen. Daarom wordt er zorgvuldig gekeken naar een goede lokale inpassing en zijn gesprekken hierover gaande.</p> <p>Door de aanpassingen aan de A27 is het onvermijdelijk dat de weg dicht bij de bebouwing komt. Juist vanwege het ruimtebeslag van het ontwerp-tracébesluit is op deze locatie samen met u als bewoner gekeken naar diverse inpassingsmogelijkheden. Ook voorafgaand aan de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit is regelmatig overleg gevoerd met bewoners van de Utrechtseweg en bewonersvereniging LUW. De inrichting van de strook tussen de weg en de woningen wordt door Rijkswaterstaat nader vormgegeven in overleg met de betrokken bewoners.</p> <p>Voor wat betreft de specifieke geluidssituatie op deze woning geldt dat op grond van het huidige geluidproductieplafond een geluidbelasting van 58 dB is toegestaan, door de uitvoering van het project wordt de geluidbelasting 57 dB. Daarbij is rekening gehouden met de groei van het verkeer tot 2036.</p>	
4	<p>Vervolgens wijs ik u erop dat met het uitbreiden van de snelweg aan onze kant uit, de overheid artikel 3 van de rechten van de mens overtreedt. Volgens art 3 van de rechten van de mens, heeft een ieder recht op leven. Dit recht wordt ons ontnomen: als we kijken naar de gevolgen van de uitbreiding van de snelweg richting ons als bewoners, dan kun je zien uit onderzoek dat de intensiteit van de Elementair koolstof (EC-)concentraties exponentieel toenemen. Zie exponentiële vervuiling, (bron: Dr. M. Roemer TNO, 2009). Volgens een rapport van het Planbureau van de Leefomgeving uit 2009 is op te maken dat EC een goede indicator is voor de verspreiding van fijnstofemissies door verkeer. In het dossier 'Fijn stof', hoofdstuk 3, 'Luchtkwaliteit'. Versie 1 © RIVM, Bilthoven, januari 2013, is te lezen in Tabel 3.2 dat de Levensduurverkorting door blootstelling aan de fijnere fractie van fijnstof (PM_{2,5}) in lucht in Nederland 11,8 maanden bedraagt.</p> <p>Mijn inziens is het beter dat de uitbreiding van de snelweg er niet komt omdat het elke meter dat de snelweg naar ons toekomt, onze levensduur met exponentiële waarde afneemt. Beter is het om de snelweg aan de andere kant uit te breiden waar een paar volkstuintjes staan dan aan onze kant; dan wel ons uit te kopen, of helemaal geen verbreding te laten plaatsvinden.</p> <p>Daarnaast is het moeilijk te zeggen wat nu en op langer termijn de gevolgen zijn van de andere emissies zoals ultrafijnstof wat op dit moment moeilijk te meten en te modelleren. En in dit verband wijs ik u op het milieu-effect dat ontstaat wanneer de maximum snelheid niet tot 100 km/h beperkt wordt en blijft. Het is bekend dat een hogere snelheid onevenredig veel meer uitstoot van schadelijke stoffen met zich meebrengt. De overheid in deze heeft geen goede reputatie m.b.t. het zich houden aan snelheidsafspraken (zie A2-snelheidsverhoging tussen Utrecht en Amsterdam).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Voor een antwoord betreffende het artikel 2 (en niet 3) van de rechten van de mens wordt u verwezen naar het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en Wettelijk kader.</p> <p>In de rapportage Ring Utrecht, van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit, welke behoort bij de ontwerp-tracébesluit-documenten, is ingegaan op de concentraties en de effecten van roet (EC). Roet en ultrafijnstof worden vaak in relatie gebracht met gezondheidseffecten. In het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage luchtrapport is roet en ultrafijnstof niet meegenomen omdat er (nog) geen norm is waarop getoetst kan worden.</p>	Ja

		In de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 is aangegeven dat in de huidige situatie de PM2,5 concentratie maximaal 14 µ/m3 is en zal afnemen naar maximaal 9 µ/m3 in 2030. Deze maximale concentratie in 2030 ligt onder de WHO advieswaarde van 10 µ/m3. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door de NSL maatregelen.	
5	In dit verband wil ik ook aandacht vragen voor trillingen. Voor zover bekend is naar trillingshinder in het geheel geen onderzoek gedaan. Met het zo dicht bij de woning aanleggen van de extra rijstrook/ extra rijstroken is de kans op extra trillingshinder en hinder als gevolg van laag-frequent geluid aanzienlijk.	<p>In de richtlijnen voor de planstudie Ring Utrecht is het aspect laagfrequent geluid niet genoemd. Binnen het projectgebied zijn er namelijk geen specifieke installaties of apparaten aanwezig die LFG kunnen veroorzaken. Om die reden is het aspect laagfrequent geluid niet onderzocht in het project Ring Utrecht.</p> <p>Trillingen die veroorzaakt worden door verkeer zijn meestal een direct gevolg van de slechte kwaliteit van de weg. Aangezien de wegen in het project Ring Utrecht in zijn geheel worden gereconstrueerd, worden bestaande oneffenheden worden weggenomen en zal de weg weer vlak worden. Bovendien worden in het project de voegovergangen bij de viaducten worden aangepakt, waardoor de geluidproductie en de trillinghinder van deze constructie afneemt.</p>	Ja
6	<p>Programmatische aanpak stikstof</p> <p>Het is overigens nog maar zeer de vraag of uitbreiding wel toegestaan is. Uit de stukken volgt dat het project is opgenomen als prioritair project onder de Programmatische Aanpak Stikstof. Het is evident dat de aanleg en het gebruik van de aangepaste wegenstructuur leidt tot extra stikstofdepositie op diverse nabijgelegen en ook verder weggelegen Natura 2000-gebieden. Omdat het project is opgenomen als prioritair project in de PAS kan gebruik worden gemaakt van de ontwikkelruimte zoals deze onder de PAS beschikbaar is. Het is echter zeer de vraag of de Programmatische Aanpak Stikstof zoals deze nu wordt uitgevoerd in overeenstemming is met artikel 6 van de Habitatrichtlijn en de rechtspraak daarover van het Hof van Justitie van de EG. Meer in het bijzonder valt te betwijfelen of het plan – waaronder wordt begrepen aanleg en gebruik – niet leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van diverse Natura 2000-gebieden. Het antwoord daarop is naar mijn oordeel zonder meer bevestigend. Vervolgens is de vraag of de in het kader van de PAS genomen maatregelen kunnen worden beschouwd als mitigerende maatregelen in plaats van compenserende maatregelen. Verwezen wordt naar de arresten van het Hof van Justitie inzake Sweetman (11 april 2013, C-258/11, ECLI:EU:C:2013:220) en Briels (arrest van 15 mei 2014, C-521/12, Briels, (ECLI:EU:C:2014:330)). Wij zijn overtuigd dat de PAS beschouwd dient te worden als compenserende en niet als mitigerende maatregelen. Immers de aantasting vindt plaats waarbij kwestieus is of de PAS-maatregelen het effect sorteren zoals wordt verondersteld.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p> <p>De Programmatische Aanpak Stikstof is door een uitspraak van de Raad van State niet meer aan de orde.</p> <p>Het kabinet heeft na deze uitspraak diverse maatregelen genomen om de depositie van stikstof op kwetsbare natuurgebieden te verminderen. De meest relevante maatregel voor het project Ring Utrecht is de beperking van de maximum snelheid op snelwegen overdag op 100 km/uur. In de Passende Beoordeling 2020 zijn de stikstofdeposities op Natura2000-gebieden bepaald. Voor Natura2000-gebied Veluwe is een compensatiepakket vastgelegd in het Tracébesluit 2020.</p>	Ja
7	Nu sprake is van compensatie en niet van mitigatie betekent dit dat ook dient te worden gekeken – verwezen wordt naar artikel 6 Habitatrichtlijn – naar de vraag of voor het gesignaleerde probleem – kort gezegd: oplossen van de congestie rondom Utrecht – alternatieven beschikbaar zijn. Dat die alternatieven er zijn is evident. De meest voor de hand liggende alternatieven zijn – uiteraard – investeren in openbaar vervoer en spreiding in gebruik van de weg bewerkstelligen zodat er minder piekmomenten in het gebruik ontstaan. Immers een groot deel van elk etmaal wordt de weg niet optimaal gebruikt. Verwezen wordt voorts naar hetgeen het CPB dienaangaande heeft opgemerkt. Naast de alternatieventoets dient ook worden beoordeeld of er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang. En hoewel met wegaanleg een publiek belang wordt gediend is daarmee niet gezegd dat dit publieke belang – betere doorstroming van het verkeer – groot genoeg is (gelet ook op de mogelijkheid van alternatieven) om een ander groot publiek belang dat beschermd wordt door Vogel- en Habitatrichtlijn – de biodiversiteit – te laten wijken. Dat klemt temeer nu vele habitattypen en soorten in Natura 2000-gebieden in de directe omgeving van het plangebied zich in een ongunstige staat van instandhouding bevinden.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p> <p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken.</p> <p>Op de A27 wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/uur. In het OTB werd op het gedeelte van de A27 boven Utrecht noord ook overdag nog uitgegaan van een snelheid van 120 km/u, maar als gevolg van de landelijke snelheidsverlaging met ingang van 16 maart 2020, wordt in dit TB ook voor dit gedeelte van het tracé uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u tussen 6.00 en 19.00 uur. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan.</p> <p>Voor meer informatie over de alternatievenafweging wordt verwezen naar het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 alternatievenafweging.</p>	Ja

8	<p>Het is overigens nog maar zeer de vraag of uitbreiding wel toegestaan is. De Raad van State heeft nog geen uitspraak gedaan over de Stikstof depositie balans en prioritaire projecten.</p>	<p>De Programmatische Aanpak Stikstof is door een uitspraak van de Raad van State niet meer aan de orde. Het kabinet heeft na deze uitspraak diverse maatregelen genomen om de depositie van stikstof op kwetsbare natuurgebieden te verminderen. De meest relevante maatregel voor het project Ring Utrecht is de beperking van de maximum snelheid op snelwegen overdag op 100 km/uur. In de Passende Beoordeling 2020 zijn de stikstofdeposities op Natura2000-gebieden bepaald. Voor Natura2000-gebied Veluwe is een compensatiepakket vastgelegd in het Tracébesluit 2020.</p>	Ja
9	<p>Ook wil ik wijzen op de veiligheidsrisico's die dreigen te ontstaan bij snelweguitbreiding aan mijn zijde. Mijn huis valt dan binnen een zgn. Plasbrandaandsachtsgebied; kennelijk brengt de uitbreiding voor mij gevaar met zich mee. Ik ben van mening dat de overheid dan z'n verantwoordelijkheid moet nemen, bijvoorbeeld door mij uit te kopen. Indien ze dat niet doet, is er sprake van veiligheidsrisico's, schade vanwege verminderde verkoopbaarheid en toename van toekomstige verbouwingkosten. Schadecompensatie is dus een logisch gevolg.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone. Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dichterbij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p>	Nee
10	<p>Risico op bouw- en grondwaterschade; schade aan mijn huis Wanneer de schelweg aan mijn kant verbreed wordt, ontstaat er een groot risico t.a.v. bouwschade (o.a. heien) en grondwaterschade a.g.v. gronddruk. De kans is reëel dat er in en aan mijn huis scheuren gaan ontstaan en dat de fundering(sbalken) aangetast worden vanwege verandering van grondwaterhoogte. Ik wijs u in dit verband ook op de recentelijke en terechte nieuwe zienswijze van de Rijksoverheid t.a.v. schadecompensatie a.g.v. gasboringen in de provincie Groningen. Eenzelfde situatie kan zich in mijn geval ook voordoen, en het is beter om die te voorkomen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p>	Ja
11	<p>Mijn directe burens en ik worden onevenredig hard getroffen In aanvulling op het bovenstaande plus samenvattend: áls er al een uitbreiding moet plaatsvinden t.g.v. een algemeen nut, dan kan het in mijn optiek niet zo zijn dat 4 gezinnen met eigen-woning-bezit, enorm getroffen worden in hun woongenot, waarbij de reguliere planschade-compensatie op geen enkele manier recht zal doen aan de daling</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p>	Nee

		van het woongenot evenmin aan de daling van de waarde van de woning. De overheid heeft een morele verplichting om hier een redelijke compensatie of een andere afweging voor te maken. Ik wil in dit verband graag wijzen op de brief van de Gemeente De Bilt d.d. 8 juli 2014 aan de Minister van I&M, waarin wordt gesproken over schrijnende gevallen, die betrekking hebben op mijn woning en die van mijn burens aan de Utrechtseweg, inclusief de mogelijkheid om deze in ons geval ruimhartig toe te passen. Tevens en ter onderbouwing van de onredelijke en onmenselijke situatie die er ontstaat, wil ik tenslotte wijzen op de projectoverlast die er de komende jaren voor mij en mijn gezin dreigt te gaan ontstaan. En alle onzekerheid die dat met zich meebrengt. Het kan toch niet zo zijn dat in een beschaafd land, de overheid geen redelijke compenserende maatregelen neemt, voor situaties van jaren bouwoverlast die direct grenst aan de tuin van een getroffene. En die feitelijk ook betekenen dat mijn huis voor de komende 10 jaar niet tegen de WOZ-prijs verkoopbaar is.		
ZWE-00913	1	Als Inwoner van de gemeente Utrecht en bewoner van de wijk Lunetten heb ik ernstig bezwaar tegen de verbreding van de A27 tot 2 x 7 rijstroken.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	2	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijst ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja
	3	Als bewoner van de wijk Lunetten, bezorgde burger, ben ik niet gebaat bij nog meer luchtverontreiniging in mijn wijk, in de gemeente Utrecht maar ook niet in Nederland.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	4	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
	5	Ik maak bezwaar tegen de verbreding van de A27 omdat er geen bewijzen zijn over de noodzaak van de verbreding en omdat er voldoende alternatieven zijn. Meer asfalt nodigt uit tot meer gebruik, er zijn geen dagelijkse files, er is geen groei te verwachten. Om de kosten voor dit project rendabel te krijgen is berekend dat er gedurende 100 jaar economische groei nodig is. Terugverdienen lijkt niet aan de orde. Er zijn voldoende alternatieven zoals bus, tram, trein, fiets. Meer e-bike gebruik stimuleren. Voor de problemen die er zijn met het weven naar de diverse rijstroken kan een 80 km grens	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd.	Nee

	ingesteld worden, dit maakt dat het weven rustiger gaat, minder gevaarlijk. Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd, daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het ontwerptractébesluit. Dit verkeersmodel kan een bedreiging zijn voor de uitvoering van het ontwerptractébesluit. Is daarom door u zo overhaast dit Ontwerptractébesluit gepubliceerd?	Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	
6	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluipverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tractébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
7	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	Ja
9	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
10	Ik maak zeer ernstig bezwaar tegen het kappen van een grote hoeveelheid bomen, het kappen van meer dan 531 mooie, oude bomen aan de oostkant van Amelisweerd, aan de westkant ook honderden is ernstig. Vreselijk dat dit besluit genomen wordt i.v.m. het verbreden van de A27. Het is zeer waardevolle natuur die verloren gaat, voor mens en dier, en vooral voor de dieren. Maar ook voor mensen is het bijzonder belangrijk dat zij voldoende in de natuur kunnen bewegen, Amelisweerd is een prachtig park naast een grote stad, al eens geschonden voor de A27, blijf er nu van af! De ecologische	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	compensatie is veel te magertjes geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder enige garantie van aankoop en inrichting van hoge kwaliteit heb ik niets. Gebieden die nu al ecologisch waardevol zijn, zijn niet meer beschikbaar voor compensatie.		
11	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermd) soorten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Ja
12	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt</p>	Ja

			voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.	
			Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	
ZWE-00914	1	Ik heb begrepen dat het voorliggende ontwerptractébesluit Ring Utrecht mede is gebaseerd op een voorspelling van de verkeersdrukke uit 2000. 16 jaar later (i) ziet de economische ontwikkeling er anders uit, (ii) heeft Utrecht diverse maatregelen genomen om de mogelijkheden voor het gebruik van openbaar vervoer te vergroten en (iii) staan er baanbrekende veranderingen op het gebied van mobiliteit per auto voor de deur die een geheel ander licht kunnen werpen op de omvang en aard van het noodzakelijke wegennet. Gezien de enorme kosten verbonden aan het ontwerptractébesluit en de ingrijpende implicaties voor bewoners en natuur in Utrecht, is een onderbouwing op basis van actuele cijfers en inzichten essentieel en onmisbaar voor 'goed bestuur'. Kunt u de mogelijke implicaties van deze ontwikkelingen aangeven en een onderbouwing van de noodzaak of wenselijkheid van dit ontwerptractébesluit tegen die achtergrond.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	Nee
	2	Veiligheid hoort tot de overwegingen van het ontwerptractébesluit. Mij is niet duidelijkheid waarom de veiligheid toeneemt als tegelijk met het aanpassen van het wegennet de toegestane snelheid wordt verhoogd, hetgeen mij overigens ook vanwege het milieu niet wenselijk lijkt. Kunt u dat onderbouwen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).	Nee
	3	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
	4	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Nee
	5	Door de veranderingen in en bij Amelissewaard vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
	6	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook	Ja

			<p>hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>	
	7	<p>Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
ZWE-00915	1	<p>De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dat zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee
	2	<p>Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja
	3	<p>Amelisseweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
	4	<p>Door de veranderingen in en bij Amelisseweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>	Nee

5	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
6	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zdeelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	Nee
7	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die niet geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
9	De geluidsschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
10	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
11	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee

	12	De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Gezien dit project geen rendement gaat opleveren, mag u dit project niet in uitvoering brengen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	13	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	14	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
ZWE-00916	1	Vorig jaar heeft de milieuoorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar , belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op m'' asphalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2 -uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen ? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	4	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	7	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het wanneer bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met	Ja

		de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schae aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
8	Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
9	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
10	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
ZWE-00917	1 Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2 De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3 Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee

	4	RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).	Nee
	5	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	Interessant in dit kader is voor u het boek van Peter Wohlleben "Bomen helpen elkaar". Het is duidelijk dat het kappen van oude bomen zo snel mogelijk tot het verleden moet behoren. Dit boek is in Duitsland al een bestseller en in Nederland ook hard onderweg. Dit wordt dus echt wel serieus genomen. Ik hoop ook door u.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	7	Omdat Amelisweerd niet wettelijk wordt beschermd tegen verkeerslawaaï zijn de bezoekers er eigenlijk vogelvrij. Het gaat om anderhalf miljoen bezoekers. Hun recreatiegenoegegens moet u veel beter beschermen dan met een dakje op de bak. Kunt u de weg niet in plaats van te verbreden helemaal overkappen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (tunnel) en paragraaf 3.8 Natuur (Amelisweerd).	Nee
ZWE-00918	1	Het plan staat in schril contrast tot de verplichtingen die voortvloeien uit het klimaatverdrag Parijs 2015 (COP21), waaraan Nederland zich op 12 december 2015 bij stemming tezamen met bijna 200 andere deelnemers uit de hele wereld heeft verbonden. De doelstelling van dit verdrag is het terugdringen van broeikasgassen en het beperken van de opwarming van de aarde. Ten tijde van de startnotitie was dit nog niet bekend, maar dit verdrag leidt tot een wezenlijke verandering ten aanzien van de uitgangspunten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Nee
	2	Er is onvoldoende aangetoond in een MKBA dat het plan positief rendement zal hebben. De publicatie van het Centraal Plan Bureau, persbericht 'Second opinion MKBA ring Utrecht' van 4 maart 2014 uitgevoerd in opdracht van het ministerie van IM onderschrijft dit.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).	Nee
	3	De maatschappelijke risico's van de uitbreiding van de bak zijn ons inziens te groot. Enerzijds omdat er een groot risico is op een calamiteit ten gevolge van het lek raken van de folie. Anderzijds financieel, omdat als dit zich voordoet, de risico's niet gedekt of verzekerd zijn en de burgers uiteindelijk de kosten hiervan moeten dragen. Er is in dit plan onvoldoende aangetoond dat het risico beheersbaar is.	In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. De schermwand beperkt ook de impact van eventuele calamiteiten. Zo kan bij een eventuele beschadiging de druk onder de folie weer worden weggenomen. Door toepassing van de schermwand heeft een dergelijke reparatie geen extra effect ten opzichte van de effecten tijdens de realisatiefase, zoals beschreven in de MER Actualisatie 2020. Er is, gekeken naar de risico's tijdens de bouw voor het gedeelte tussen Lunetten en Rijnsweerd. Deze risico's zijn beschreven in de koepelnotitie bouwen in de folieconstructie A27 (te vinden op de projecwebsite www.a27a12ringutrecht.nl). De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat er voldoende aandacht is geweest voor deze problematiek voor deze fase van het project.	Ja
	4	De modelmatige berekeningen die zijn gebruikt voor de te verwachten waarden van luchtkwaliteit en geluidshinder zijn gebaseerd op niet voldoende gevalideerde	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja

	<p>invoergegevens. Derhalve kunnen ze niet leiden tot representatieve uitkomsten. Wij stellen niet de rekenwijze ter discussie, maar wel de ingevoerde parameters en daarmee de uitkomsten.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie https://www.luchtmeetnet.nl/</p> <p>Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op https://www.nsl-monitoring.nl.</p> <p>Het is jammer dat u niet aangeeft welke invoerparameters u bedoelt. Voor het uitvoeren van luchtberekeningen met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) rekenmodel worden jaarlijks in maart door de overheid de emissiefactoren en achtergrondconcentraties vastgesteld. De invoer van verkeersgegevens in het rekenmodel wordt jaarlijks gedaan door de wegbeheerder ofwel voor rijkswegen Rijkswaterstaat en voor gemeentelijke wegen de gemeente. De wegbeheerder kent zijn wegen het best en laat ook tellingen uitvoeren op zijn wegen ter controle van de invoer. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Op basis van de RIVM meetresultaten worden de te hanteren uitgangspunten voor de NSL rekenmodellen jaarlijks getoetst en zo nodig bijgesteld. Hierdoor wordt de betrouwbaarheid van rekenmodellen vergroot. Elk jaar vindt een monitoring van het NSL plaats. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	
5	<p>Wij willen niet nog meer hinder ondervinden door verstrooiing van licht en horizonvervuiling door o.a. wegverlichting. Amelisweerd is onderdeel van de ecologische hoofdstructuur waar specifieke flora en fauna beschermd moet worden.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de</p>	Ja

		<p>effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Bij uw woonlocatie zal er geen toename zijn van hinder door wegverlichting, mede door de realisatie van de Groene Verbinding. De effecten op het NNN en specifieke soorten in Amelisweerd zijn beschreven en zijn meegewogen in de besluitvorming.</p>	
6	<p>Uitvoeringsrisico's voor ons zijn onder andere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Grote hinder en risico door de uitvoering van het werk zelf; 2. Hinder i.v.m. moeilijke en/of beperkte toegang van onze woning; 3. Hinder doordat er nu bestaande voorzieningen langdurig niet aanwezig zijn tijdens de bouw; 4. Meer schade naast de geprognoseerde bouwruimte; 5. Risico's van beschadigingen van nuts- en datavoorzieningen van ons huis; <p>Onze gewenste aanpassing is dat wij waarborgen krijgen op al de hiervoor genoemde punten, nog voor het plan wordt aanbesteed, binnen welke grenzen de hinder en risico's beperkt worden, ook met betrekking tot de beheersing van de werkzaamheden van de opdrachtnemers.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>De toegankelijkheid van uw woning tijdens de bouwfase zal gehandhaafd blijven. Het is niet duidelijk welke voorzieningen bedoeld worden in punt 3 zodat niet aan te geven is of deze aanwezig blijven ja of nee.</p>	Nee
7	<p>Onze directe omgeving raakt minimaal 3 hectare bos kwijt. En binnen het plan vindt geen compensatie plaats binnen Amelisweerd. Wij verwachten binnen Amelisweerd voldoende gecompenseerd te worden.</p>	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p>	Ja

		<p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermde) soorten).</p> <p>Compensatie van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) binnen Amelisweerd is niet mogelijk omdat gebieden al in het NNN liggen en/of omdat gebieden aansluitend aan het NNN al grote natuurwaarden hebben. Daarnaast kunnen gebieden zijn afgevalen om diverse redenen zoals eigendomssituatie of de aanwezigheid van andere ontwikkelingen. Daarom is de NNN-compensatie gevonden in gebieden die de grotere ecologische structuur aan de oostkant van de stad Utrecht versterken. Daar profiteert ook de natuur in Amelisweerd weer van.</p>	
8	<p>Wij verwachten over de gehele lengte van de A27 van de Uithof tot het eventuele dak op de bak geluidswering in de vorm van een absorberend scherm van tenminste 4 meter hoog. Een scherm verdient onze voorkeur boven een wal vanwege de beperktere breedte, waarmee veel groen gespaard kan worden.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen.</p> <p>Naar aanleiding van inspraakreacties is de landschapswal uit het ontwerp-tracébesluit in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm met een hoogte van 4 meter. Voor de aanleg van het scherm is minder aantasting van groen noodzakelijk. Deze wijziging is beschreven in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.</p> <p>Van Noord naar Zuid betekent dit het volgende: bij de Uithof (vanaf de Archimedeslaan) komt een geluidscherm van vier meter hoog, tot aan de Kromme Rijn. Vanaf de Kromme Rijn tot aan het begin van de bak Amelisweerd komt een landschapsscherm van eveneens vier meter hoog. Vanaf het begin van de bak tot aan de overkapping komt een veiligheidsscherm van vier meter hoog.</p>	Ja
9	<p>De aanleg van de ring en specifiek de verbreding van de bak is door Rijkswaterstaat aangemerkt als hoog risico. De beheersmaatregelen bij calamiteiten zijn niet in de stukken opgenomen en daarmee aan ons niet bekend. Dat betekent dat wij niet kunnen overzien wat de gevolgen, zoals alternatieve constructies of verlenging van de bouwtijd zullen zijn als bijvoorbeeld de folieconstructie beschadigd raakt. Op basis van de ons bekende stukken zijn wij niet overtuigd dat er een deugdelijk noodplan aanwezig is. Wij verzoeken u ons de risicoanalyse die is opgesteld ter beschikking te stellen, zodat wij ons over de beheersmaatregelen een oordeel kunnen vormen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p>	Ja
ZWE-00919	<p>1 Mijn man en ik komen al jaren in het prachtige Amelisweerd. We gaan er vaak heen om op te laden; vroeger al toen we in Utrecht studeerden en later vanuit Bunnik, met onze twee kinderen. We genieten er enorm van. Het is een prachtig stukje natuur rondom Utrecht, één van de laatste. Met prachtige, oude bomen die hun eigen geschiedenis vertellen. Met buizerds, eekhoortjes en reetjes. Een rustplek voor dier en mens. De kinderen spelen er in het bos, rennen, genieten van de natuur en ontdekken elke keer iets anders. De veldkeuken, met zijn heerlijke taartjes, Amelishof met de biologische groente en de prachtige tuin. Het zijn enkele voorbeelden van de plek waar wij als gezin vaak vertoeven. En wij zijn zeker niet de enigen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee

	<p>Wat jammer en onbegrijpelijk om te horen dat u overweegt om in dit gebied eeuwenoude bomen te kappen en de natuur te vernietigen en te verstoren. In de jaren tachtig is dit al een keer gebeurd, met een hoop protest van dien. Ongelofelijk dat er nu wordt overwogen om dezelfde fout nogmaals te maken.</p>		
2	<p>En ook al zou je nieuwe bomen aanplanten, dan duurt het honderden jaren om weer bomen te hebben die even groot en majestueus zijn. Je kunt niet met het planten van nieuwe boompjes (eventueel op een andere locatie) deze oude reuzen vervangen en de sfeer en het beeld die zij uitstralen.</p>	<p>Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt minder dan 2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het NNN, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (destijds ecologische hoofdstructuur: EHS, nu Natuurnetwerk Nederland: NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur behorende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van ruimtebeslag op het NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zgn. groene contour plaatsvindt.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie. Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald. In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden.</p>	Ja
3	<p>Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.</p>	<p>De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgevalen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).</p>	Nee
4	<p>De natuur is belangrijk voor ons allemaal. Ik las laatst ergens dat als bomen wifi-palen zouden zijn, we ze overal binnen no time zouden neerzetten. En dat is toch gek? Veel mensen leven alsof ze afgescheiden zijn van de natuur, alsof ze er los van staan. Maar dat is niet zo, we zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Zonder de natuur kunnen wij als mens niet leven. Wanneer gaan we inzien dat de huidige manier van leven en omgaan met de aarde niet meer werkt</p>	<p>Dit onderdeel van de zienswijze geeft geen aanleiding tot specifieke beantwoording.</p>	Nee
5	<p>U, als beleidsmaker, kunt nu invloed hier op uitoefenen. U heeft nu de kans om op te staan voor de natuur. Want de natuur en de dieren kunnen dit zelf helaas niet. Wij als mensen moeten zorg dragen voor een gezonde en leefbare planeet waarop iedereen kan leven, mens en dier samen. U heeft nu de kans om dit te veranderen. Om te laten zien dat u zich verbonden voelt met het grote geheel, in plaats van afgescheiden te zijn en te kiezen voor puur financieel gewin. Het gaat niet om geld en de economie, dat is een illusie die wij als mens creëren. Het gaat om leven in harmonie met elkaar, vanuit het hart, in verbinding met de natuur. Er zijn de afgelopen tijd al steeds meer geluiden</p>	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl</p>	Ja

		<p>hoorbaar in deze richting, tekenen van een nieuwe samenleving. Maar we zijn er nog niet, er is nu verandering nodig.</p> <p>En ja, verandering is eng, omdat je geen idee hebt waar je naar toe gaat en het oude bekende los moet laten. Ik vraag u nu om uw blik te veranderen. Om met een andere, nieuwe blik te kijken naar de natuur en de dieren die in Amelisweerd leven. Te zien en te voelen wat een prachtig gebied het is en wat het voor betekenis en waarde heeft voor Bunnik, Utrecht, Nederland en zelfs de wereld. Misschien maar een klein stukje natuur op het hele aarde, maar wel een stukje dat uiterst belangrijk is.</p>	<p>meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor Natuurnetwerk Nederland (NNN) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging 2020 en het tracébesluit is de NNN-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen.</p> <p>In het Deelrapport Natuur (hoofdstuk 5) is de beoordeling van effecten op natuur beschreven (paragraaf 5.5.4 gaat specifiek in op de effecten op Amelisweerd). Ook in het Mitigatie- en Compensatieplan (paragraaf 5.2 en verder) is ingegaan op deze effecten en de daarvoor noodzakelijke compensatie.</p> <p>Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het Mitigatie- en Compensatieplan, o.a. in paragraaf 7.3 is de compensatieopgave en bijbehorende toeslag bepaald.</p> <p>In de Oplegnotitie bij het Mitigatie- en Compensatieplan is de geactualiseerde informatie te vinden (hoofdstuk 2 Compensatie Natuurnetwerk Nederland, hoofdstuk 3 Compensatie bos/houtopstanden, hoofdstuk 4 Mitigerende maatregelen ten behoeve van (beschermde) soorten).</p>	
ZWE-00920	1	<p>De komende jaren zijn er vele veranderingen rond het autoverkeer te verwachten welke zeker invloed zullen hebben op de verkeersintensiteit met name op de Nederlandse snelwegen. Over enige jaren zijn deze veranderingen te verwachten, terwijl het nieuwe wegenplan rond Utrecht Oost niet eerder dan 2026 (I) klaar zal zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van de planbureaus CPB en PBL zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model), zijn toegepast.</p> <p>Voor meer informatie over de gehanteerde groeiscenario's en andere uitgangspunten bij de verkeersmodelberekeningen zie bijlage A en B van het deelrapport Verkeer.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Zie de bijlage bij de oplegnotitie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde uitgangspunten en bronnen.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert terwijl kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	Ja
	2	<p>1. de km-heffing moet door een volgend kabinet volgens de branchorganisatie van autoverkopende en -importeurs RAI Vereniging opnieuw serieus worden onderzocht (zie</p>	<p>In het MER Eerste Fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee</p>	Ja

		bijgevoegd artikel van de Telegraaf van 14 juni 2016). Uitvoering middels camera's en scanners is inmiddels veel makkelijker geworden en wordt waarschijnlijk maatschappelijk ook makkelijker geaccepteerd. Knelpunten kunnen met rekening rijden sterk worden beïnvloed. Opvallend is dat de autobranche hier zelf om vraagt, zij zal dus niet snel gaan dwarsliggen.	onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016).	
3	2.	Het is te verwachten dat binnen enkele jaren zelfrijdende auto's op de snelwegen zullen gaan rijden. Dit zal naar mijn mening het invoegen en weven op de snelwegen versoepelen. Op het knooppunt Rijnsweerd en Lunetten en op de tussenliggende A 27 speelt dit een grote rol. Te verwachten is dat bij een onveranderde situatie het verkeer makkelijker zijn weg zal vinden en minder files zal ondervinden. Verbreden en aanpassen van de knooppunten zou dan niet meer nodig zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	Nee
4	3.	De elektrische fiets wordt steeds meer gekocht, niet alleen door ouderen maar ook door werkenden. De laatsten kunnen dan ook bij een wat grotere woon/werkafstand deze elektrische fiets gebruiken en de auto thuis laten staan. Ik denk dan aan mensen uit Houten, Odijk en Zeist welke b.v in de Uithof, het UMCU of in het kantorencentrum Rijnsweerd werkzaam zijn. 30 % van het autoverkeer op de snelwegen rond Utrecht zou lokaal verkeer zijn.	Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat moedigt het gebruik van elektrische fietsen aan. De fiets is echter niet altijd een alternatief voor werkverkeer gezien de afstand, vervoer van materialen of door persoonlijke omstandigheden. In de milieu-effectrapportage eerste fase is onderzocht dat een flinke toename van fietsgebruik de problemen op het hoofdwegennet niet oplost.	Ja
5	4.	De tramlijn Utrecht CS / Uithof zal in 2018 in gebruik genomen worden. Dit betekent een betere en mooiere verbinding van Utrecht CS naar de Uithof, maar ook naar de Kromhoutkazerne. Het verkeer rond Uithof zal hierdoor eerder wat afnemen dan toenemen.	Bij het vaststellen van het voorkeursalternatief in 2010 is geconstateerd dat voor het oplossen van mobiliteitsproblemen in de regio Utrecht er gekozen moet worden voor een en... en benadering. En investeren in het hoofdwegennet en investeren in OV en fietsmaatregelen. Een van de onderdelen van de verbeteringen voor het OV was de keuze voor investeren in de sneltram Utrecht CS/De uithof. In de planstudie Ring Utrecht is de aanleg van de sneltram als autonome ontwikkeling meegenomen. Het effect van deze tram is dus al meegenomen in de verkeersberekeningen	Nee
6	5.	De hoge kosten van 1,2 miljard, een langdurige uitvoering met omleidingen en meer files, veel vrachtverkeer voor aan- en afvoer van materialen, wegen niet op tegen - gezien het bovenstaande- de waarschijnlijk beperkte voordelen van verbreden en uitbreiden van genoemde snelwegen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). De investering van 1,2 miljard wordt afgezet tegen de lange termijn effecten van het project Ring Utrecht. Tijdens de bouw wordt overlast verwacht, maar dit doet de lange termijn baten van het project niet teniet.	Nee
7		Ik ben derhalve van mening dat het huidige wegenplan Utrecht Oost op dit moment niet voor een dure verbreding en aanpassing in aanmerking komt. Het plan zou voor een periode van 5 jaar in de ijskast moeten gezet. Tegen die tijd is beter te zien in welke richting het verkeer zich ontwikkelt. In bijgevoegd overzicht wordt gesteld dat in de USA 10 trillion dollar in nieuwe auto- en verkeerstechnologie zal worden gestopt, dat is 10.000 miljard dollar. Dan kan de ontwikkeling erg snel gaan. Het hoofd van Audi productie en technologie stelt dat de volgende Audi 8 in 2017 zelfrijdend zal zijn. Elon Musk, CEO Tesla, stelde december 2015 2 jaar verwijderd te zijn van de "autonomous cars", zelfrijdende auto's.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt.	Nee
ZWE-00922	1	Ben tegen verbreding. Er moet méér groen bij. Wij oude mensen, ik ben geboren in 1943, hebben gewerkt en werkt. Nu is het land zó vol met auto's, we hebben iets fout gedaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00923	1	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

	2	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. Het is voor mij onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra strook asfalt. Het duurt honderden jaren voor je weer dezelfde potentie terug hebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaat-verbetering voor mens en dier. Gebieden die nu al ecologisch waardevol zijn mag u niet meer in aanmerking nemen voor compensatie. Het is onaanvaardbaar dat u Amelisweerd wilt opofferen en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof vol plant met bomen of er een lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt. Op dit moment biedt het OTB geen garantie voor compensatie die wel compenseert. Trek het in.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Ik maak me ernstig zorgen over de dieren die in Amelisweerd leven, zoals reeën, dassen, vossen, hazen, konijnen, vleermuizen en amfibieën. Als er vele bomen verdwijnen, komen deze dieren nóg meer in de verdrukking. Ook broedvogels verliezen waardevolle broed-plekken en komen slecht tot broeden bij teveel verkeerslawaal. De verbreding van de A27 en de bomenkap die hiermee gepaard zou gaan is desastreuus voor de in Amelisweerd levende dieren. Ook voor hen vraag ik u de plannen voor de verbreding van tafel te vegen. Uit het rapport 'Ecologische waarden Landgoederen Oud en Nieuw Amelisweerd en Rhijnauwen'" blijkt dat er veel bijzondere dieren in het gebied leven die bescherming verdienen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	4	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foeragegebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foeragegebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foeragegebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
	5	De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen toenemen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch toenemen. Daarnaast is het ook zeer waarschijnlijk dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	6	U hebt een keuze: U kunt ofwel klauwen met gemeenschapsgeld weg gooien naar wegverbredingen, die hun doel finaal voorbijschieten, óf u kunt dat zelfde geld op een zinvolle manier besteden: Door voor goed, betrouwbaar, frequent en schoon openbaar vervoer te zorgen; dat zal autoverkeer schelen, en is bovendien goed voor milieu en klimaat! Wat kiest u?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00924	1	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	2	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

	in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!		
3	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
4	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
5	Aan alle kanten is te zien dat de economie minder groeit; dat mensen meer thuiswerk doen; dat er meer flexwerk is; dat we minder fossiel gaan. Kortom: uw gigantische wegoperatie lijkt nu al (en anders binnen tien jaar) hopeloos verouderd..	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
6	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
8	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
9	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende	Ja

		<p>schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	
10	<p>Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluiptverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptraacébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
11	<p>De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
12	<p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.</p>	Nee
13	<p>Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Nee
14	<p>In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
15	<p>Ik lijdt aan longziekte astma, die door de slechte luchtkwaliteit als gevolg van de snelweg overgaat in COPD. Ik vind het onacceptabel dat de overheid plaatsen creëert voor woningen die inherent ongezond zijn. De normen van de WHO zijn duidelijk en worden met dit project overschreden. Onacceptabel. Maar de normen voor fijn stof vervuiling die u hanteert liggen twee keer hoger dan die van de WHO. De effecten van superfijnstof zijn nog onbegrepen en dus zijn er nog geen normen voor. Duidelijk is dat dichtbij de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	Ja

		snelweg het super fijnstof gehalte enorm hoog zal zijn. De overheid heeft een beschermende taak voor haar burgers en dient voor een gezonde woonomgeving te zorgen. Met deze verbreding wordt de woonomgeving van Lunetten nog ongezonder. Iets dat de overheid niet na zou moeten voorkomen.		
ZWE-00925	1	Het voorliggende plan stuit op enkele grote uitdagingen in de uitvoering, waardoor dit project al een forse begroting heeft. Het is voor mij niet overtuigend dat deze hoge kosten gerechtvaardigd zijn, als je de opbrengsten van dit project er tegen afzet. Er is filevorming maar de files op dit traject staan niet prominent in de file top 50. Bovendien zal dit project, ook in de meest gunstige berekeningen van Rijkswaterstaat zelf de files na oplevering niet oplossen. Dat betekent dat er veel gemeenschapsgeld wordt gestoken in een relatief klein probleem, dat ook nog eens niet wordt opgelost. Ik maak me ook zorgen over hoe reëel deze begroting is. Gezien de enorme budgetoverschrijdingen bij grote projecten in de afgelopen decennia en de uitdagingen in dit project, waarvan enkelen nog niet volledig zijn uitgedacht, lijkt mij overschrijding van budget en tijd te verwachten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	2	In het OTB is gekozen voor een ontwerpsnelheid van 130 km per uur. Dit als uitgangspunt voor een dergelijk project te kiezen lijkt mij een partijpolitieke keuze. Het lijkt erop dat dit uitgangspunt niet uit rationele overwegingen maar op emotionele gronden is gekozen. Uit onderzoek is gebleken dat 130 km per uur weinig tijds winst oplevert, hooguit enkele minuten. Inmiddels is ook uit onderzoek gebleken wat het effect op luchtkwaliteit is. Aangezien de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, laat staan aan het streven van de WHO, is dit een belangrijk argument. Tel daarbij op de stijging van het aantal verkeersdoden (9% in 2015) waarvan het grootste deel op de 130 km-wegen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	3	Minister Schultz heeft in de tweede kamer als argument genoemd dat 130 km per uur kunnen rijden "beter aansluit bij de beleving van de weggebruiker." Waarmee het duidelijk is dat het emotionele argument hier prevaleert.	In het ontwerp-tracébesluit wordt nergens genoemd dat een snelheid van 130 km per uur gehanteerd wordt.	Nee
	4	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	5	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
	6	Heel recent zijn de effecten van de verbreding van de A4 duidelijk geworden. De VID stelt dat "duidelijk is dat met name de opdeling van de A4 bij Leiden in een hoofd en parallelbaan de doorstroming geen goed heeft gedaan. We staan weer vaker stil, dus kunnen we stellen dat de maatregelen averechts effect sorteren. De definitieve oplossing, die €600.000.000 heeft gekost, geeft verdubbeling van de filedruk." In het OTB is op een zelfde manier sprake van het scheiden van verkeersstromen, waardoor flexibel gebruik van de weg onmogelijk wordt gemaakt. Het lijkt mij dat we hiermee hetzelfde effect zullen krijgen als nu blijkt op te treden op de A4.	In uw zienswijze verwijst u naar recente ervaringen met de verbreding van de A4 en dat een systeem van 2x6 rijstroken in de Bak afdoende zou zijn. Vanwege verkeersonveiligheid is een systeem van 2x6 rijstroken (zonder vluchtstrook) in de Bak, waarbij zware verkeersstromen elkaar moeten kruisen, niet gewenst. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp worden daarom de verkeersstromen in de Bak zoveel mogelijk uit elkaar gehaald, waardoor minder rijstrookwisselingen plaatsvinden, wordt voldoende wegcapaciteit in de Bak gerealiseerd om de huidige en toekomstige verkeersstromen af te kunnen wikkelen, en worden waar mogelijk vluchtstroken aangelegd. Hierbij is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen zoals bij de A4. In de noord-zuid richting komt namelijk een aparte hoofdrijbaan met 4 rijstroken naar de A12 richting Den Haag, en een hoofdrijbaan met 3 rijstroken naar de A27 richting Breda en A12 richting Arnhem. In de zuid-noord richting komt een hoofdrijbaan met 5 rijstroken naar de A27 richting Hilversum en de A28 richting Amersfoort/Utrecht, en een zogeheten bypass met 2 rijstroken van de A27 vanuit Breda naar de A28 richting Amersfoort.	Nee

7	<p>Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximumsnelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	Ja
8	<p>In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. Er is een compensatieverplichting maar op de informatieavond van Rijkswaterstaat is pijnlijk duidelijk geworden dat deze compensatie van 16 hectare bos niet realiseerbaar is in de regio van dit tracé. Het afkopen is nog niet in de begroting opgenomen maar zal wel de realiteit zijn. De schade die hiermee wordt aangebracht is dus onherstelbaar. Deze regio heeft al weinig groen, wat er is verdient bescherming. Het wordt steeds duidelijker hoe belangrijk groen in de directe nabijheid is voor de luchtkwaliteit. Met een steeds sneller groeiende bevolking in deze stedelijke regio is dit ook een economisch argument. Immers, het begint steeds duidelijker te worden wat de oplopende kosten zijn in gezondheidszorg bij slechte luchtkwaliteit.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
9	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p>	Ja
10	<p>De bouwwerkzaamheden zullen minimaal 8 jaar in beslag nemen. Gedurende deze periode is er sprake van veel meer geluidsoverlast en verslechterde luchtkwaliteit. Deze periode acht ik onaanvaardbaar voor de grote groep bewoners langs dit tracé afgezet tegen wat daar uiteindelijk dan tegenover zou moeten staan. Ondeugdelijkheden in het plan, bouwwerkzaamheden, risico's De bouwperiode bedraagt (minimaal) 8 jaar. Dat is zo lang dat alle risico's goed in kaart gebracht moeten zijn. Hierover vind ik in de plannen te weinig of slecht toetsbare informatie. Wat zijn de risico's op: - veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd); - beschadiging van het folie; - trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen; - regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode; - verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p>	Ja

		de stad Utrecht; - bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers; - verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast? Het OTB overtuigt niet dat gedurende de bouwperiode de veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden wordt geborgd		
	11	Ik ben niet overtuigd van de noodzaak van de verbreding. Het fileprobleem dat de plannen in het OTB zouden moeten oplossen, is niet groot genoeg om de kosten te rechtvaardigen: niet alleen de minimaal 1,1 miljard Euro maar ook de onherstelbare schade aan het milieu met alle maatschappelijke gevolgen en de toenemende kosten van de gezondheidszorg. Ik ben niet overtuigd van de haalbaarheid van de plannen zoals voorgesteld in het OTB binnen het genoemde budget. De risico's zijn onvoldoende in kaart gebracht en we weten inmiddels dat grote projecten als deze met veel onzekerheden leiden tot enorme budgetoverschrijdingen. Ik ben niet overtuigd dat dit project, eenmaal uitgevoerd, daadwerkelijk de files gaat oplossen. Recente ervaringen wijzen eerder op het tegendeel. Al met al ben ik niet overtuigd van de toekomstbestendigheid van dit OTB A27/A12 Ring Utrecht plan en ik vind de kosten van dit project onaanvaardbaar.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
ZWE-00926	1	Sinds een aantal jaar woon ik met mijn vrouw in het Groene Dak, een ecologisch woonproject in Voordorp. Mijn medebewoners hebben in de jaren negentig al hun vrije tijd gestoken in het van de grond krijgen van dit project: het bouwen van milieuvriendelijke huizen en het inrichten van een milieuvriendelijke binnentuin. Veel van ons zijn vegetariër of veganist, kopen biologische producten, doen ons best om weinig water en energie te gebruiken en zetten ons op nog zoveel andere manieren in voor een beter milieu. Maar terwijl wij als burgers enorm ons best doen om onze ecologische voetafdruk te verminderen, heeft de overheid duidelijk andere plannen. Want achter ons raast de A27, nu al een flinke snelweg die voor veel fijnstof en milieuvervuiling zorgt. Er staan files, zeggen jullie, en daarom moet de weg breder. Alsof dat de problemen oplost. In plaats van dat jullie een langetermijnvisie hanteren en nadenken over manieren om verkeer milieuvriendelijk te maken, doen jullie aan symptoombestrijding op de korte termijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	3	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	4	Of investeer in onderzoek naar nieuwe, milieuvriendelijker manieren om het verkeer in ons land te regelen. Kan de overheid thuiswerken niet meer stimuleren? Of wetten maken die het ZZP'erschap aantrekkelijker maken, want ZZP'ers werken vaak vanuit huis. En ik begrijp ook nog steeds niet waarom het in Nederland zo oncomfortabel en duur is om met de trein te reizen. Als treinen ruimere zitplekken hadden, met een snelwerkende wifi-verbinding en een stopcontact om je laptop op te laden, zouden er toch veel meer mensen met de trein reizen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)	Nee
	5	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	cc5d2bec. Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.		
6	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
7	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
8	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
9	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
10	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
11	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen	Ja

		ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	
12	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
13	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
14	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
15	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten). De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging	Nee
16	Om deze, en nog zo veel andere redenen, vind ik het verschrikkelijk dat u als overheid deze keuzes maakt. Ik begrijp niet waarom wij als burgers zo ons best doen om een duurzame wereld te bereiken, en u als overheid dat allemaal teniet wilt doen. En ik hoop dan ook van harte dat u op uw besluit terug zal komen.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00927	1 De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de	Nee

	<p>een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af.</p>	<p>geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>	
2	<p>Als bewoner van de wijk Lunetten, bezorgde burger, ben ik niet gebaat bij nog meer luchtverontreiniging in mijn wijk, in de gemeente Utrecht maar ook niet in Nederland.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p>	Nee
3	<p>De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).</p>	Nee
4	<p>Ik maak bezwaar tegen de verbreding van de A27 omdat er geen bewijzen zijn over de noodzaak van de verbreding en omdat er voldoende alternatieven zijn. Meer asfalt nodig uit tot meer gebruik, er zijn geen dagelijkse files, er is geen groei te verwachten. Om de kosten voor dit project rendabel te krijgen is berekend dat er gedurende 100 jaar economische groei nodig is. Terugverdienen lijkt niet aan de orde. Er zijn voldoende alternatieven zoals bus, tram, trein, fiets. Meer e-bike gebruik stimuleren. Voor de problemen die er zijn met het weven naar de diverse rijstroken kan een 80 km grens ingesteld worden, dit maakt dat het weven rustiger gaat, minder gevaarlijk. Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd, daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het ontwerp-tracébesluit. Dit verkeersmodel kan een bedreiging zijn voor de uitvoering van het ontwerp-tracébesluit. Is daarom door u zo overhaast dit Ontwerp-tracébesluit gepubliceerd?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).</p>	Nee
5	<p>Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluipverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlagings van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>	Ja
6		<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p>	Ja

	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	
7	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>	Ja
8	<p>Tijdens de uitvoering van het project zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggende wegennet komt het verkeer vast te staan. Welke overlast mag ik verwachten in de woonwijk Lunetten? Omdat het ontwerp tracé besluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat u dit rechtzet in het tracébesluit, beter is het om dus geheel niet aan de verbreding van 2 x7 te beginnen!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
9	<p>Ik maak zeer ernstig bezwaar tegen het kappen van een grote hoeveelheid bomen, het kappen van meer dan 531 mooie, oude bomen aan de oostkant van Amelisweerd, aan de westkant ook honderden is ernstig. Vreselijk dat dit besluit genomen wordt i.v.m. het verbreden van de A27. Het is zeer waardevolle natuur die verloren gaat, voor mens en dier, en vooral voor de dieren. Maar ook voor mensen is het bijzonder belangrijk dat zij voldoende in de natuur kunnen bewegen, Amelisweerd is een prachtig park naast een grote stad, al eens geschonden voor de A27, blijf er nu van af! De ecologische</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee

		compensatie is veel te magertjes geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder enige garantie van aankoop en inrichting van hoge kwaliteit heb ik niets. Gebieden die nu al ecologisch waardevol zijn, zijn niet meer beschikbaar voor compensatie.		
	10	Versnipperde plukjes gecompenseerd groen doet tekort aan wat er te niet gedaan wordt in Amelisweerd maar ook elders langs de werkzaamheden, o.a. de Voorveldse polder. Amelisweerd is een eeuwenoud, niet te compenseren oerbos, er wordt onherstelbare schade aangebracht, deze schade is niet te compenseren door elders wat bomen te planten, dat moet de minister begrijpen, er is in Nederland te weinig van dit soort natuur aanwezig, dus alles wat er is moet met respect behandeld worden, en behouden blijven voor de generaties na ons. In totaal gaat zeker 37 hectare aan groen door het project verloren. Dus ik heb nogmaals ernstig bezwaar, trek dit besluit in.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	11	Het oostelijke deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Ik heb gehoord dat er elk jaar een stel kievieten broedt, een soort die nu nog niet op de rode lijst staat, maar met de huidige dalende trend zal dit ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel zo zijn, dus geen goed werkterrein.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	Ja
ZWE-00928	1	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	2	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	3	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen : http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee

	van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid ? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint ! Bezint eer ge begint ! Als de mensen ziek worden is het te laat.		
4	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
5	Een ring om een stad heen zal deze stad niet bereikbaar maken, lijkt me. De mensen willen de stad in, en niet er omheen cirkelen! Zorg liever voor parkeergarages aan de uitvalswegen, en vooral voor hoogwaardig, betrouwbaar en frequent openbaar vervoer tussen die garages en de binnenstad. Dàt zal de stad pas echt ontsluiten!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
6	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee
7	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja

		De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	
8	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
9	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
10	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
11	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluisverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractebesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
13	Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

		eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.		
	14	De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee
	15	Ik verzoek u dringend deze aspecten expliciet te betrekken in de onderbouwing van nut en noodzaak van deze enorme investering, die bovendien nog allerlei nadelige bij-effecten heeft, op kortere en langere termijn.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	16	Gebrekkige kwaliteit van het OTB - en de noodzaak om een verbeterde versie OTB voor te leggen alvorens tot een TB te komen	De kwaliteit van het milieu-effectrapport (MER) en de onderzoeken die daarbij horen worden getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r.. Zij heeft in haar eindoordeel de informatie in het MER als 'zorgvuldig en van hoge kwaliteit' beoordeeld. Intrekken van het ontwerp-tracébesluit en de milieu-effectrapportage vanwege onvoldoende kwaliteit is daarmee niet aan de orde.	Nee
	17	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp-tracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
ZWE-00929	1	Hoewel enkele files hoog scoren in de file top 50 gaat het om files die weinig weerslag op de economie hebben. Volgens EVO/TLN staan de files rondom Utrecht niet in de top 20 van duurste files (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Dat betekent dat de duurste file het Nederlandse bedrijfsleven minder moet kosten dan de file op plaats 20 (ad € 2,3 miljoen). De verbreding Ring Utrecht gaat gauw 1200 miljoen euro kosten. De terugverdientijd is dus meer dan 5 eeuwen. In 2538 ligt Amersfoort al eeuwen aan om niet te zeggen in zee. Het project gaat Nederland belachelijk veel geld kosten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	2	Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgaven van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
	3	Ik verzoek u dringend deze aspecten expliciet te betrekken in de onderbouwing van nut en noodzaak van deze enorme investering, die bovendien nog allerlei nadelige bij-effecten heeft, op kortere en langere termijn.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
	4	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee

	<p>uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.</p>		
5	<p>We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>	Nee
6	<p>Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen : http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/. Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid ? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstreken, onomkeerbare operatie begint ! Bezint eer ge begint ! Als de mensen ziek worden is het te laat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).</p>	Nee
7	<p>Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
8	<p>Een ring om een stad heen zal deze stad niet bereikbaar maken, lijkt me. De mensen willen de stad in, en niet er omheen cirkelen! Zorg liever voor parkeergarages aan de uitvalswegen, en vooral voor hoogwaardig, betrouwbaar en frequent openbaar vervoer tussen die garages en de binnenstad. Dàt zal de stad pas echt ontsluiten!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee
9	<p>Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.</p>	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende</p>	Nee

		<p>stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	
10	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>	Ja
11	<p>Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluiptverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
12	<p>Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaantvaardbaar.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten.</p> <p>Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.</p>	Nee
13	<p>Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake).</p> <p>De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan.</p>	Nee

			Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	
14	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.		Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
15	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
16	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
17	Gebrekkige kwaliteit van het OTB - en de noodzaak om een verbeterde versie OTB voor te leggen alvorens tot een TB te komen		De kwaliteit van het milieu-effectrapport (MER) en de onderzoeken die daarbij horen worden getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r.. Zij heeft in haar eindoordeel de informatie in het MER als 'zorgvuldig en van hoge kwaliteit' beoordeeld. Intrekken van het ontwerp-tracébesluit en de milieu-effectrapportage vanwege onvoldoende kwaliteit is daarmee niet aan de orde.	Nee
18	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp-tracébesluit mag stellen.		Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
ZWE-00931	1	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	2	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen) Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

	lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.		
3	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
4	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
5	De regering stelt zich tot doel „de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10". Deze doelstelling is achterhaald, en de regering zou er dus op terug moeten komen wegens „voortschrijdend inzicht". Men kan zich altijd beter hierdoor laten leiden, dan blindelings op de aanvankelijk gekozen (snel-)weg door te razen en ongelukken te veroorzaken. Er is immers een veel betere oplossing mogelijk: verbetering van de infrastructuur door beter openbaar vervoer, en niet door het aanleggen van meer asfalt en meer autobewegingen. Want er is ook nog een andere doelstelling: „de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden". Dit doel is bij de alternatieve oplossing veel meer gebaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
6	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
7	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
9	Mag ik verzoeken de argumenten van de Kracht van Utrecht mee te wegen? Deze organisatie heeft een goede analyse gemaakt van nut en noodzaak: zie http://krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/447-mkba-ring-utrecht-in-nieuwe-wlo-scenarios . U wilt toch niet beweren dat wij vanaf nu 100 jaar lang in hoge economische groei blijven, dat wij vanaf nu 100 jaar lang op fossiele brandstof blijven rijden, EN dat de Nederlandse maatschappij geen extra kosten te verduren krijgt omdat u jarenlang wegen moet afsluiten? Elk van deze beweringen is onrealistisch, maar als u dat voor minstens 1 ervan zou toegeven zou u direct besluiten het hele project te schrappen wegens ontbreken van rendement.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

	10	Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidsschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
	11	Overigens geldt dat evenzeer voor de buurt Voordorp, waar in het noordelijk deel qua geluidsoverlast nu al bijna de grens van leefbaarheid bereikt is. Niet alleen is daar het lawaai van de A27 vooral bij bepaalde wind aanzienlijk, hierbij komt ook het geluid van het in intensiteit toenemende treinverkeer. Een nog drukkere A27 is dan zacht gezegd geen plezierig vooruitzicht, nog afgezien van de extra geluids- en emissieoverlast tijdens de bouwperiode.	Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp.	Ja
	12	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	13	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	14	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
	15	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	Nee
ZWE-00932	1	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee

	risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.		
2	De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
3	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja
5	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen : http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid ? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint ! Bezint eer ge begint ! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
6	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
7	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog vaker worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee

	<p>uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.</p>		
8	<p>Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.</p>	<p>Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.</p>	Nee
9	<p>Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.</p>	<p>De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging</p>	Nee
10	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.</p>	Ja
11	<p>Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppen, en het leefklimaat daar verslechteren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee
12	<p>Uw aanpak van dit probleem is een geheel andere : de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak is tot mislukken gedoemd. Sterker nog, het resultaat zal zijn doel totaal voorbij schieten. Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nóg minder toegankelijk, en verzieken daar het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
13	<p>Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p>	Nee

ZWE-00933	1	Vorig jaar heeft de milieuorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar , belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op m" asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2 -uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen ? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	2	De bak door Amelisseweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
	4	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	7	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Ja

8	<p>Als er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten.</p> <p>Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.</p>	Nee
9	<p>Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p>	Nee
10	<p>Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.</p>	Nee
11	<p>Daarnaast zij er meer alternatieven zoals investeringen in fiets- en openbaar vervoernetwerken evenals beprijzing van automobilititeit. Dit laatste is een maatregel die echt werkt, maar waar de landelijke politiek niet voor durft te kiezen omdat ze bang zijn kiezers te verliezen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>In het MER Eerste Fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016).</p>	Ja
12	<p>Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).</p>	Nee
ZWE-00934	<p>1 Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid,</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee

	en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.		
2	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
3	Verslechterde luchtkwaliteit in en rondom Utrecht. Meer asfalt lokt meer verkeer aan. Bovendien ontstaat er ruimte om sneller te gaan rijden wat de luchtkwaliteit nog verder zal doen verslechteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking). U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.	Ja
4	Aansluitend op het voorgaande: Bij de berekeningen van de minister is geen rekening gehouden met de emissie veroorzaakt door de 8 jaar durende bouwactiviteiten. De compenserende maatregelen vanuit het NSL zullen dan ook niet toereikend blijken. De kans is derhalve groot dat de EU-normen op NO2 en fijnstof zullen worden overschreden. Ook wanneer dit net niet gebeurt zal de schade voor de volksgezondheid groot zijn omdat bekend is dat de EU-normen veel te slap zijn. " De verbredingsplannen van de Ring Utrecht zijn gefundeerd op groeiscenario's uit het begin van deze eeuw. Deze zijn inmiddels ruimschoots naar beneden bijgesteld. Daarnaast is er inmiddels ook een klimaatop geweest in Parijs. Hier hebben alle landen van de wereld unaniem besloten dat er drastische maatregelen moeten worden genomen om de uitstoot van CO2 terug te dringen. De aanleg van een reusachtige infrastructuur met het oogpunt om zoveel mogelijk autoverkeer zo snel mogelijk te laten rijden, staat haaks op de afspraken van de klimaatop. Het is niet meer van deze tijd en heeft geen andere toekomstvisie dan een weg naar het einde.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
5	Mag ik verzoeken de argumenten van de Kracht van Utrecht mee te wegen? Deze organisatie heeft een goede analyse gemaakt van nut en noodzaak: zie http://krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/447-mkba-ring-utrecht-in-nieuwe-wlo-scenarios . U wilt toch niet beweren dat wij vanaf nu 100 jaar lang in hoge economische groei blijven, dat wij vanaf nu 100 jaar lang op fossiele brandstof blijven rijden, EN dat de Nederlandse maatschappij geen extra kosten te verduren krijgt omdat u jarenlang wegen moet afsluiten? Elk van deze	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

		beweringen is onrealistisch, maar als u dat voor minstens 1 ervan zou toegeven zou u direct besluiten het hele project te schrappen wegens ontbreken van rendement.		
6		Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee
7		Voortvloeiend uit het bovenstaande punten, ben ik van mening dat in het besluitvormingsproces naar dit o.t.b., belanghebbende burgers buiten spel zijn gezet. Eerder noemde ik al het feit dat de minister een MKBA en een aantal wetenschappelijke rapporten heeft genegeerd. Ik ontkom er dan ook niet aan te concluderen dat de minister hier niet het maatschappelijk belang dient. Het lijkt me niet ondenkbaar dat dit o.t.b. tot stand is gekomen door intensieve samenwerking met de wegenbouwlobby en de autolobby die natuurlijk graag ziet dat er straks 130 mag worden gereden op de Ring Utrecht. Dit is mijn enige plausibele verklaring voor het gegeven dat de minister het algemeen belang hier buitenspel heeft geplaatst en alle ontradende wetenschappelijke rapporten terzijde schuift. ~ Uiteraard heeft deze manier van besluitvorming een negatieve invloed op het vertrouwen van de bevolking in de politiek. Zou het werkelijk zo ver komen dat dit onzalige plan zal worden doorgedrukt, dan verzeker ik u dat dit zal leiden tot grote maatschappelijke verontwaardiging en dat het grote maatschappelijke onrust met zich mee zal brengen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee
8		De filedruk die zich nu soms voordoet op de Ring Utrecht zou bij de wortel moeten worden aangepakt. De oorzaak ligt in het feit dat veel mensen nog altijd vanuit gemakzucht kiezen voor de auto. Degenen die werkelijk op de auto en de spitstijd zijn toegewezen worden daardoor gedupeerd. Meer asfalt als remedie tegen dit probleem, is pure symptoombestrijding en zal het probleem verergeren door de aanzuigende werking die het heeft op nog meer autoverkeer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
9		Mijn advies zou zijn om af te zien van verbreding van de Ring Utrecht. De 1,2 miljard die hiermee zou worden uitgespaard zou ten bate van een beter en sneller openbaar vervoer en betere fietsverbindingen kunnen worden ingezet. Mochten er ondanks al mijn bezwaren dan toch perse meer rijbanen bij moeten komen, dan zou ik aanbevelen om dit binnen de bestaande bak te doen.(nogmaals: de Kracht van Utrecht heeft hier een mooi plan voor uitgewerkt.) In het verlengde daarvan wil ik ook met klem verzoeken om de maximum snelheid op de Ring Utrecht over de hele lengte te verlagen naar 80 km per uur. Dit zou voor iedereen beter zijn. Ook voor de automobilist omdat de filedruk erdoor verminderd. Verlaging naar 80 km/u leidt tot betere doorstroming van het verkeer, minder ongelukken, minder 00-2 uitstoot, minder NO-2 uitstoot minder fijnstof, minder roet en minder geluidsoverlast.	Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016).	Nee
ZWE-00935	1	Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	2	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee

3	De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
4	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
6	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fouragegebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foeragegebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foeragegebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
8	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
9	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
10	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee

	11	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	12	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	13	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluijverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
ZWE-00936	1	Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	2	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	3	De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	4	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	6	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	7	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden	Ja

			zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	
8	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
9	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basisonderzoekgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
10	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
11	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
12	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
13	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluijperverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tractébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
ZWE-00937	1	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
	2	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	3	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.		
4	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
5	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	Nee
6	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>	Ja

	7	Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee
	8	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	9	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
	10	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	11	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	12	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00938	1	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
	2	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee

3	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraat en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
5	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	Nee
6	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>	Ja

	7	Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee
	8	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	9	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	Nee
	10	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	11	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluijverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
	12	De bak door Amelisseweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00939	1	Ik ben 91 jaar. Toen ik 13 was ben ik verliefd geworden op het Kromme Rijn gebied bij Utrecht (Rijnauwen-Amelisseweerd). Ik heb meer dan 50 jaar auto gereden. Ik heb al heel wat geprotesteerd tegen wegeaanleg, eerst toen, later in Twente. Ik heb gezien dat uitbreiding van het wegennet alleen de ellende vergroot. Wie écht bezorgd is zal aan de noodrem blijven trekken. Stop de teloorgang van de schoonheid.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00940	1	Er zijn genoeg wegen rond Utrecht. We moeten toe naar SLIM vervoer van A naar B: Werkgevers geven de kans het werk te doen van 07:00 uur + 20:00 uur. Dit is een van de mogelijkheden om minder verkeer op hetzelfde moment op de A12 + A27 te krijgen.	In het MER 1e fase is onderzocht of en in hoeverre volstaan kon worden met mobiliteitsmanagement maatregelen en OV-maatregelen. Gebleken is dat dat maatregelenpakket onvoldoende probleemoplossend was.	Ja

			Dit neemt niet weg dat het inzetten van maatregelen zoals spitsmijden en aanpassing van werktijden regelmatig worden ingezet door Rijkswaterstaat in het kader van mobiliteitsmanagement rondom grootschalig onderhoud van infrastructuur (denk bijvoorbeeld aan groot onderhoud van de Galecopperbrug). Hierover treedt Rijkswaterstaat in gesprek met diverse stakeholders, waaronder werkgevers.	
	2	Graag wil ik een onderzoek naar de beleving van mensen die in de file staan. Hoe erg is het? Waarom staat men in de file? Ik hoor vrienden vertellen dat ze een talenstudie doen in de auto.	Nut en noodzaak van het project is gebaseerd op streefwaarden ten aanzien van de doorstroming en doelstellingen ten aanzien van leefbaarheid. De beleving van afzonderlijke verkeersdeelnemers speelt daarin geen directe rol en is in het kader van dit project daarom niet nader onderzocht.	Nee
ZWE-00941	1	Geen autolawaai in Amelisweerd en Rhijnauwen. Wij willen rustig vandelens langs onze mooi kromme Rijn. Ik ben klaar met het asfalt! en het lawaai! Tegen dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd). In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen. Het wandelpad langs de Kromme Rijn blijft gehandhaafd in het project.	Ja
ZWE-00942	1	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste van stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	3	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	4	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
	5	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!		
6	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
7	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
8	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaaï. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
9	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	Ja
10	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond	Ja

			Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
	11	In het ontwerp-tracébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	12	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	13	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
	14	De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen toenemen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch toenemen. Daarnaast is het ook zeer waarschijnlijk dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
ZWE-00943	1	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steeds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
	2	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee

3	Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd. Daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer helemaal niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het OTB. Dat zou dus een bedreiging van het ontwerptractébesluit zijn. Heeft u daarom zo overhaast dit OTB gepubliceerd? Dat het overhaast is blijkt wel uit de vele fouten en omissies.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
4	RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).	Nee
5	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	Ja
6	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaantvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS	Nee

		neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	
9	In de file top 50 staan enkele files die dit project zou moeten aanpakken. Het ergert mij dat u zich zo di maakt om een paar procenten van de totale filedruk in Nederland. Verder merk ik op dat iedereen wel weet dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs zelf uit. Maar bovendien valt op dat de files die u met dit project zou willen verminderen, in de file top 50 helemaal niet prominent zijn. U steelt heel veel geld in een relatief klein probleem, en lost dan dat probleem niet eens op. Ik vind het onbetamelijk dat u ons geld en de tijd van ambtenaren en politici, maar ook de onze, zo verspilt.	In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de ontwikkeling van de (auto)mobiliteit zijn meegenomen in de modelberekeningen. Tevens is vooruitgekeken naar de effecten in 2040. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld. De resultaten van deze berekeningen wijken niet tot nauwelijks af van de berekeningen bij het OTB. De conclusies dat het project de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert, blijven dan ook overeind. Gelet hierop is er dan ook geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen. In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.	Ja
10	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
11	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door de schermen te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	Ja
13	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar-recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de	Nee

		Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	
14	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste van stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
15	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.	Nee
16	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
17	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp tracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp tracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
18	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
19	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clausule worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat IC uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Rijkswaterstaat heeft gekozen voor de voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand. Water op de weg als gevolg van het beschadigen van de folie is bij deze methode tot een minimum beperkt. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast geen reëel scenario is.	Ja
20	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.	Ja

			<p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	
	21	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00944	1	Uit alles blijkt, dat de aannamen waarop deze gigantische wegoperatie van u stoelt, in de nabije toekomst niet meer houdbaar zullen zijn, en zelfs nu al hun geldigheid beginnen te verliezen. U gaat uit van een volle eeuw onafgebroken economische groei. Die hebben we nooit gehad, en niets wijst er op dat we die ooit zullen krijgen. U gaat ervan uit dat de mensen wel altijd dagelijks naar hun werk zullen blijven rijden. Ook dat zien we nu al, door meer thuiswerk en door flexibilisering, veranderen. U gaat er vanuit dat auto's altijd door mensen bestuurd zullen worden. Zelfs dat zal niet altijd zo zijn. Zodra de besturing van auto's niet meer afhankelijk is van trage menselijke reflexen, zal de capaciteit van de bestaande wegen geweldig toenemen. Met andere woorden: de ontwikkelingen die nu al aan de gang zijn konden er wel eens toe leiden dat er over enige tijd helemaal geen fileprobleem meer is. Maar wèl, als u deze operatie tegen beter weten in doorzet, een enorme, vieze plak overbodig asfalt en zeer veel volstrekt onnodige en veelal onomkeerbare schade aan de leefomgeving.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee
	2	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de</p>	Ja

		resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	
3	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
5	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
6	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
7	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
8	Bureau Movares heeft een mooie 'duurzame weg' ontwikkeld die uitstekend geschikt zou zijn voor de A27 ter hoogte van Amelisweerd. Dit alternatief wordt zonder meer terzijde geschoven 'omdat 'De Groene Verbinding' belangrijker wordt geacht. Dit is niet onderbouwd door opinies van groepen ter plekke.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
9	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
10	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

12	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
13	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de wekzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegeteld, verliest de de economische onderbouwing van het project zijn geldigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	Nee
14	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
15	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
16	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja

ZWE-00945	1	Na het energieakkoord in Parijs was het zonneklaar: de auto is niet het vervoermiddel van de toekomst. Ook heeft in 2015 de regering toegezegd het Urgenda klimaatvonnis te gaan uitvoeren. Dan is het onacceptabel dat de minister van Infrastructuur en Milieu doorgaat met meer asfalt, omdat dat het autogebruik, en de CO2 uitstoot verergert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).	Nee
	2	Aan de jonge generatie zien we al dat het af en toe gebruiken van de auto de voorkeur heeft boven het bezit van een auto. Een auto hebben terwijl je in een stad woont is steeds minder nodig en steeds minder handig. Utrecht is al een veel leukere stad om te wonen nu het op steeds meer plekken niet meer mogelijk is om met de auto te komen. Maar het blijft een straf dat om de stad uit te lopen of te fietsen je altijd wirwar van snelwegen en lawaai heen moet. Maak dit nu niet nog erger.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie voor de milieu-effectrapportage in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Nee
	3	De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	4	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-eeen-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00946	1	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	2	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
	3	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluisverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	4	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee

	tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!		
5	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
6	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
7	De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.	De effecten van locatiespecifieke maatregelen in het buitenland zijn alleen relevant voor die wegen dichtbij de landsgrens. Utrecht ligt te ver weg van België, waardoor dit effect niet meer waarneembaar is bij het project.	Nee
8	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. In haar advies van juli 2019 geeft de Commissie aan dat het geactualiseerde MER over de beoogde bouwmethode helder is opgebouwd en voor veel onderwerpen gedetailleerde informatie bevat. De Commissie m.e.r. vindt dat het aangevulde rapport goed laat zien waarom de minister kiest voor de bouwmethode met een schermwand in de ondergrond en teruggropen van grondwater in de bodem. Op die manier kan het grondwaterpeil goed onder controle blijven. Met het 'hand aan de kraan'-principe wordt de verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd beperkt en worden negatieve effecten op bomen en vegetaties voorkomen. De uitvoeringsrisico's van de ondergrondse schermwand worden met verschillende maatregelen beheersbaar geacht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). De beheersmaatregelen bij een calamiteit zullen in de volgende fase van het project opgesteld worden in het calamiteitenplan. In het geactualiseerde MER wordt dieper ingegaan op de risico's van de beschouwde bouwmethoden. Tevens is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand.	Ja
10	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
11	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In	Ja

		Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	
	12	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
ZWE-00947	1	Hiermee sluit ik me volledig aan bij de verzoeken de plannen te toetsen aan recente cijfers en de natuurcompensatie opnieuw te bezien. Het plan tot verbreding is zo weinig gedragen door de lokale en provinciale lichamen dat het niet genegeerd kan worden. Het zou armoede zijn wanneer het enkel een kwestie van neuzen tellen op landelijk niveau wordt.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>In de periode tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit is de natuurcompensatie nader uitgewerkt. Zie hiertoe de Nota van Wijziging 2020. Deze uitwerking heeft plaatsgevonden in afstemming met de andere betrokken overheden.</p> <p>De provincie Utrecht heeft meerdere keren duidelijk aangegeven voorstander te zijn van dit project (zie bijvoorbeeld de keuze voor het voorkeursalternatief en de reactie op het rapport van de commissie Schoof) . Uiteraard zijn niet alle politieke partijen binnen de Provinciale Staten voorstander van dit plan. De gemeente Utrecht gaat in haar verkeer en vervoerbeleid uit van de verbreding van de Ring Utrecht, en heeft ingestemd met alle ontwerpvoorstellen van bijvoorbeeld de ombouw van Rijnsweerd, maar heeft inderdaad moeite met de oplossing nabij het bos Amelisweerd. Deze bezwaren zijn uitgebreid onderzocht, maar hebben niet geleid tot een andere belangenafweging bij het bevoegd gezag.</p> <p>Voor zover inspreker verzoekt de plannen te toetsen aan recente (verkeers)cijfers: In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de mobiliteitsontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Zie de bijlage bij de oplegnotitie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde uitgangspunten en bronnen.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert terwijl de leefbaarheid gelijk blijft of verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>Zie ook paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord.</p>	Ja
ZWE-00948	1	Graag vraag ik uw aandacht voor mijn zienswijze omtrent het ontwerp-tracé-besluit Ring Utrecht. Ik maak mij bezorgd over de effecten van het besluit op de leefomgeving, voornamelijk de groene wijk 'Lunetten' en het landgoed Amelisweerd. De belangrijkste redenen voor mijn zorg zijn:	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p> <p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p> <p>De effecten op de wijk Lunetten staan kort samengevat in de milieu-effectrapportage tweede fase in hoofdstuk 19.3.4.</p>	Nee
	2	Beschadiging van de natuur. Er gaan eeuwenoude bomen gekapt worden. Waardevolle "schrane graslandjes" gaan verloren.	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten	Ja

		<p>gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisseweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisseweerd, met een grote kwaliteitstoetslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	
3	Verdroging van de natuur, niet alleen van het landgoed Amelisseweerd. Er liggen veel ecologisch waardevolle en bijzondere gebiedjes rondom de snelwegen. Unieke flora en fauna in de omgeving van de stad zal verdwijnen.	Zowel in het deelrapport natuur als in het deelrapport water is naar mogelijke verdrogingseffecten gekeken. Vanwege de toegepaste watercompensatie wordt verdroging en vernatting van de natuur voorkomen.	Nee
4	Onvoorziene effecten op de woonomgeving, zoals verzakkingen van gebouwen en sluijverkeer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).	Nee
5	Ongezonde effecten: meer geluidsoverlast, meer stikstofdepositie, meer fijnstof en meer luchtvervuiling.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid. Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.	Ja

			<p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 63 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 376 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 439 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p>	
6	<p>Ik begrijp bovendien de "groene verbinding" die in het besluit is opgenomen niet: het dak over de snelweg waardoor Amelisweerd met de stad verbonden wordt. Het is ecologisch gezien helemaal niet interessant om deze twee "biotopen" te verbinden. Het succes van zo'n verbinding betwijfel ik omdat er maar een zeer beperkte laag "bodem" op het dak kan (welke richting op wil men eigenlijk "verbinden"?); er wellicht méér recreatiedruk op Amelisweerd ontstaat en het dak geen lawaai wegneemt.</p>	<p>De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die vanuit de cultuurhistorische context beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden.</p> <p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In het MER tweede fase is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Uit het MER tweede fase blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p>	Ja	
ZWE-00949	1	<p>Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee
	2	<p>Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).</p>	Nee

3	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
5	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
6	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.	Ja
7	De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
8	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerptractébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
9	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dicht bij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te	Nee

		liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.		
10	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja	
11	De oplossing Verbreden A27 is alleen beschikbaar voor de beperkte groep van automobielgebruikers. Voor de mensen die leven met spaarzaam gebruik van auto's auto wordt niets gedaan, zij worden uitgesloten voor deze dure voorziening. De alternatieve oplossing is beschikbaar voor een veel grotere groep van gebruikers. De automobielgebruikers kunnen via de voorzieningen op de knooppunten nog steeds gebruik maken van de ,niet verbrede, A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee	
12	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee	
13	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verrijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee	
14	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee	
ZWE-00950	1	Het voorliggende plan stuit op enkele grote uitdagingen in de uitvoering, waardoor dit project al een forse begroting heeft. Het is voor mij niet overtuigend dat deze hoge kosten gerechtvaardigd zijn, als je de opbrengsten van dit project er tegen afzet. Er is filevorming maar de files op dit traject staan niet prominent in de file top 50. Bovendien zal dit project, ook in de meest gunstige berekeningen van Rijkswaterstaat zelf, de files na oplevering niet oplossen. Oat betekent dat er veel gemeenschapsgeld wordt gestoken in een relatief klein probleem, dat ook nog eens niet wordt opgelost.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	2	Ik maak me ook zorgen over hoe reëel deze begroting is. Gezien de enorme budgetoverschrijdingen bij grote projecten in de afgelopen decennia en de uitdagingen in	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

	dit project, waarvan enkelen nog niet volledig zijn uitgedacht, lijkt mij overschrijding van budget en tijd te verwachten.		
3	In het OTB is gekozen voor een ontwerpssnelheid van 130 km per uur. Dit als uitgangspunt voor een dergelijk project te kiezen lijkt mij een partijpolitieke keuze. Het lijkt erop dat dit uitgangspunt niet uit rationele overwegingen maar op emotionele gronden is gekozen. Uit onderzoek is gebleken dat 130 km per uur weinig tijdswinst oplevert, hooguit enkele minuten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
4	Inmiddels is ook uit onderzoek gebleken wat het effect op luchtkwaliteit is. Aangezien de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, laat staan aan het streven van de WHO, is dit een belangrijk argument. Tel daarbij op de stijging van het aantal verkeersdoden (9% in 2015) waarvan het grootste deel op de 130 km-wegen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
5	Minister Schultz heeft in de tweede kamer als argument genoemd dat 130 km per uur kunnen rijden "beter aansluit bij de beleving van de weggebruiker." Waarmee het duidelijk is dat het emotionele argument hier prevaleert.	In het ontwerp-tracébesluit wordt nergens genoemd dat een snelheid van 130 km per uur gehanteerd wordt.	Nee
6	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
7	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
8	Heel recent zijn de effecten van de verbreding van de A4 duidelijk geworden. De VID stelt dat "duidelijk is dat met name de opdeling van de A4 bij Leiden in een hoofd en parallelbaan de doorstroming geen goed heeft gedaan. We staan weer vaker stil, dus kunnen we stellen dat de maatregelen averechts effect sorteren. De definitieve oplossing, die €600.000.000 heeft gekost, geeft verdubbeling van de filedruk." In het OTB is op een zelfde manier sprake van het scheiden van verkeersstromen, waardoor flexibel gebruik van de weg onmogelijk wordt gemaakt. Het lijkt mij dat we hiermee hetzelfde effect zullen krijgen als nu blijkt op te treden op de A4.	In uw zienswijze verwijst u naar recente ervaringen met de verbreding van de A4 en dat een systeem van 2x6 rijstroken in de Bak afdoende zou zijn. Vanwege verkeersonveiligheid is een systeem van 2x6 rijstroken (zonder vluchtstrook) in de Bak, waarbij zware verkeersstromen elkaar moeten kruisen, niet gewenst. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp worden daarom de verkeersstromen in de Bak zoveel mogelijk uit elkaar gehaald, waardoor minder rijstrookwisselingen plaatsvinden, wordt voldoende wegcapaciteit in de Bak gerealiseerd om de huidige en toekomstige verkeersstromen af te kunnen wikkelen, en worden waar mogelijk vluchtstroken aangelegd. Hierbij is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen zoals bij de A4. In de noord-zuid richting komt namelijk een aparte hoofdrijbaan met 4 rijstroken naar de A12 richting Den Haag, en een hoofdrijbaan met 3 rijstroken naar de A27 richting Breda en A12 richting Arnhem. In de zuid-noord richting komt een hoofdrijbaan met 5 rijstroken naar de A27 richting Hilversum en de A28 richting Amersfoort/Utrecht, en een zogeheten bypass met 2 rijstroken van de A27 vanuit Breda naar de A28 richting Amersfoort.	Nee
9	Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximumsnelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden , blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een	Ja

		<p>maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	
10	<p>In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. Er is een compensatieverplichting maar op de informatieavond van Rijkswaterstaat is pijnlijk duidelijk geworden dat deze compensatie van 16 hectare bos niet realiseerbaar is in de regio van dit tracé. Het afkopen is nog niet in de begroting opgenomen maar zal wel de realiteit zijn. De schade die hiermee wordt aangebracht is dus onherstelbaar. Deze regio heeft al weinig groen, wat er is verdient bescherming. Het wordt steeds duidelijker hoe belangrijk groen in de directe nabijheid is voor de luchtkwaliteit. Met een steeds sneller groeiende bevolking in deze stedelijke regio is dit ook een economisch argument. Immers, het begint steeds duidelijker te worden wat de oplopende kosten zijn in gezondheidszorg bij slechte luchtkwaliteit.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
11	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p>	Ja
12	<p>De bouwwerkzaamheden zullen minimaal 8 jaar in beslag nemen. Gedurende deze periode is er sprake van veel meer geluidsoverlast en verslechterde luchtkwaliteit. Deze periode acht ik onaanvaardbaar voor de grote groep bewoners langs dit tracé afgezet tegen wat daar uiteindelijk dan tegenover zou moeten staan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
13	<p>Ondeugdelijkheden in het plan, bouwwerkzaamheden, risico's</p> <p>De bouwperiode bedraagt (minimaal) 8 jaar. Dat is zo lang dat alle risico's goed in kaart gebracht moeten zijn. Hierover vind ik in de plannen te weinig of slecht toetsbare informatie.</p> <p>Wat zijn de risico's op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd); - beschadiging van het folie; - trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen; - regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode; - verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van de stad Utrecht; - bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers; - verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast? 	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>	Ja
14	<p>Het OTB overtuigt niet dat gedurende de bouwperiode de veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden wordt geborgd.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p>	Nee
15	<p>Ik ben niet overtuigd van de noodzaak van de verbreding. Het fileprobleem dat de plannen in het OTB zouden moeten oplossen, is niet groot genoeg om de kosten te rechtvaardigen: niet alleen de minimaal 1,1 miljard Euro maar ook de onherstelbare</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).</p>	Nee

		<p>schade aan het milieu met alle maatschappelijke gevolgen en de toenemende kosten van de gezondheidszorg.</p> <p>Ik ben niet overtuigd van de haalbaarheid van de plannen zoals voorgesteld in het OTB binnen het genoemde budget. De risico's zijn onvoldoende in kaart gebracht en we weten inmiddels dat grote projecten als deze met veel onzekerheden leiden tot enorme budgetoverschrijdingen. Ik ben niet overtuigd dat dit project, eenmaal uitgevoerd, daadwerkelijk de files gaat oplossen. Recente ervaringen wijzen eerder op het tegendeel. Al met al ben ik niet overtuigd van de toekomstbestendigheid van dit OTB A27/A12 Ring Utrecht planen ik vind de kosten van dit project onaanvaardbaar.</p>		
ZWE-00951	1	Ik vrees als gevolg van de uitbreiding van de A27 met extra rijstroken voor een hogere geluidbelasting ter plaatse van mijn woning. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van mijn woning zal worden verwijderd en hier niets voor terug komt.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.	Nee
	2	Uit bijlage 9e deelrapport specifiek. Rekenresultaten gemeente Utrecht, behorende bij het Akoestisch onderzoek OTB/N4ER 2' fase Ring Utrecht, maak ik op dat de geluidbelasting op mijn woning met 2 dB toeneemt en na maatregelen gelijk zou blijven. Daarbij is de westelijke gevel beschouwd. Deze gevel is echter niet maatgevend; dat is de oostelijke gevel van de woning aan Zwarte Woud 97. Verder valt op dat voor Zwarte Woud 97 een meethoogte van 1,5 m wordt aangehouden; deze meethoogte is niet representatief	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.	Nee
	3	Ik vrees dan ook dat de geluidbelasting op de gevel van mijn woning wordt onderschat. Te meer daar tussen mijn woning en de A27 geen bebouwing is gelegen dat het geluid als gevolg van het wegverkeer kan dempen. Er liggen bedrijven langs de A27, maar precies tussen mijn woning en de A27 is een 'lege ruimte'. Nu straks ook nog de aldaar gerealiseerde geluidschermen worden verwijderd, kan het mijns inziens niet anders zijn dan dat de geluidbelasting op de gevel van mijn woning toeneemt. Overigens was het in een eerdere fase van het project nog wel de bedoeling dat een geluidsscherm werd gerealiseerd.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidsscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidsscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. Het scherm tussen de gebouwen komt rechttop te staan en wordt van transparant materiaal gebouwd.	Ja
	4	Uit tabel 5-17 van het deelrapport geluid blijkt dat het plaatsen van een doelmatig geluidsscherm L een extra geluidreductie oplevert van 11 dB. Dit tegen een meerprijs van 3%. Als alleen een geluidsscherm wordt gerealiseerd ter hoogte van mijn woning (bij de 'lege ruimte'), zullen de kosten lager uitvallen en komt de gewenste geluidreductie tot stand.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.	Nee
	5	Ik verzoek in deze zienswijze dan ook nadrukkelijk aandacht voor de geluidbelasting op de gevel van mijn woning. Voorts verzoek ik ter hoogte van mijn woning een geluidsscherm te plaatsen teneinde de 'lege ruimte' af te sluiten en zo de geluidbelasting zo laag als mogelijk te krijgen. Een geluidsscherm aldaar heeft bovendien als voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is immers esthetisch een stuk verantwoord dan het asfalt van de A27. Ik wens ten eerste niet direct uit te kijken op dit asfalt.	Voor de uitvoering van de nieuw te plaatsen geluidschermen ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord geldt het volgende: Alle schermen worden rechtopstaand geplaatst. De schermen tussen de aansluiting Papendorp en het Merwedekanaal worden transparant uitgevoerd. Om ongewenste toenames van de geluidbelasting te voorkomen, dienen deze schermen te worden uitgevoerd als een zgn. zaagtandconstructie, waarbij de onderste meter en de horizontale delen absorberend worden uitgevoerd.	Ja

			<p>Het scherm tussen de bedrijfsgebouwen aan het Zwarte Woud wordt transparant uitgevoerd.</p> <p>Alle overige schermen worden niet-transparant uitgevoerd en voorzien van geluidabsorberend materiaal zoals aangegeven in bijlage 2 van het Tracébesluit 2020. Om de toepassing van zonnepanelen in of op de geluidschermen niet onmogelijk te maken is het toegestaan om de geluidweerkaatsing ook op een andere manier te beperken, bijvoorbeeld door (delen van) de schermen onder een andere hellingshoek te plaatsen. Daarbij geldt als strikte randvoorwaarde voor de toepassing van zonnepanelen in de geluidschermen dat de geluidbelasting die de betrokken geluidsgevoelige objecten vanwege de weg ondervinden niet hoger mag zijn dan de waarden die in het akoestisch onderzoek behorende bij het Tracébesluit 2020 zijn vermeld.</p> <p>De verbindingsweg van de A28-oost naar de A27-zuid (wegvak u) loopt vanaf de kruising met de A27 af om aan te sluiten op de A27. In verband met de visuele inpassing wordt tussen km. 0,400u en km. 0,730u de bovenkant van het scherm op één hoogte aangelegd. Dit betekent dat de hoogte ten opzichte van het wegdek aan de zuidzijde 6 meter bedraagt en aan de noordzijde 2 meter en heeft aan de uiteinde dan dezelfde hoogte als de aansluitende schermen.</p> <p>De vormgeving van de geluidschermen is nader uitgewerkt in het Esthetisch programma van eisen, waar speciale aandacht is geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p>	
ZWE-00952	1	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
	3	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

4	De EU voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 strenger worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
5	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
6	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Nee
7	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
8	Bij het democratische meerderheidsbeginsel kunnen minderheden in de verdrukking komen, maar ook de meerderheid zelf kan het slachtoffer ervan worden door conformisme en politieke correctheid. Om dergelijke verdrukking te voorkomen en het draagvlak onder de bevolking te verbreden is het goed democratisch gebruik dat de regering een onafhankelijke evaluatie van de doelstelling en de oplossing ter harte neemt. Een goede onafhankelijke evaluatie van het gehele proces blijkt nu op het moment van dit voornemen, ontwerp-tracébesluit, te ontbreken.	In de procedure voor het nemen van Tracébesluiten is een onafhankelijke toetsing van het milieu-effectrapport opgenomen; deze wordt uitgevoerd door de Commissie voor de MER. Specifiek voor dit project heeft de tweede kamer verzocht om een extra onafhankelijke toetsing op het proces wat gevolgd is om tot een voorkeursalternatief voor de ring te komen. Deze toetsing is uitgevoerd door de Commissie Schoof. De Commissie Schoof heeft in haar rapport van maart 2013 geconcludeerd dat de gevolgde besluitvormingsprocedure en het participatieproces om te komen tot een voorkeursalternatief zorgvuldig zijn geweest. De Commissie voor de MER heeft in haar oordeel (2016) geconcludeerd dat het MER de essentiële milieu-informatie bevat om het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming. Ook constateren zij dat de m.e.r.- procedure zorgvuldig is doorlopen. De stelling die geuit wordt in de zienswijze dat een onafhankelijke evaluatie ontbreekt is derhalve niet juist.	Nee
9	Als u files wil verminderen moet u niet de snelwegen verbreden maar het reistijdverlies in de stad en op het onderliggend wegennet aanpakken. Dat is nl. veel groter dan het reistijdverlies (en dus de toegerekende kosten) op de snelwegen rond de stad. Vanwege gebrek aan ruimte in en om de steden zal die aanpak moeten bestaan uit verbetering	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee

		van het fiets- en OV-netwerk zodat het wegverkeer afneemt en met de huidige wegcapaciteit in de steden de files afnemen.		
	10	Doe meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dat is de enige intelligente en toekomstbestendige oplossing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	11	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	12	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
ZWE-00953	1	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	2	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	3	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten aan het begin van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen) en paragraaf 2.11 Aanbestedings en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen).	Nee
	4	Niet een Ring om de stad werkt, maar liever straalsgewijze openbaar vervoerverbetering.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	5	De 'groene verbinding' over de A27 is niet zo groen en doet weinig voor de omgeving. Een glazen overkapping zoals van Movares doet dat wel. Dit moet direct worden onderzocht en ingevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
	6	Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee
	7	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen	Nee

		(benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	
8	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
9	Het is onbegrijpelijk dat potentiële mogelijkheden om alternatieve energie op te wekken bij projecten die vallen onder de verantwoordelijkheid van een milieuminister niet optimaal worden benut. Geluidwerende schermen langs de Ring dienen dan ook standaard als een geïntegreerd zonnepaneel te worden uitgevoerd, al dan niet in combinatie met de ombouw. De schermen moeten transparant worden waar ze dicht bij huizen staan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
10	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
11	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
12	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte NNN met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.	Nee
13	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee

	14	Amelisweerd wordt niet wettelijk beschermd tegen verkeerslawaaï. Er wonen geen mensen. Er woont wel een enorm aantal bosvogels en andere dieren. Hun bescherming heeft u blijkaar minder hoog in het vaandel. Toch is de geluidsoverlast voor vooral vogels gigantisch, met name in het broedseizoen. Verder genieten zo'n anderhalf miljoen bezoekers van dit prachtige gebied. De bescherming van hun recreatie valt óaouteik onder uw morele verantwoordelijkheid. Een dakje op de bak schiet hier natuurlijk tekort. Overkapt u de weg liever helemaal. Het zou u sieren als u niet de mazen van de formele wet zou opzoeken, maar zou handelen in de geest ervan!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	15	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Nee
	16	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
	17	De EU voor luchtvervuiling schieten tekort en zullen ¥ongetwijfeld nog voor 2026 strenger gemaakt worden. Het effect van het verkeer op de Ring Utrecht moet worden doorgerekend. Het is overigens volstrekt niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	18	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00954	1	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
	2	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee

		Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.		
	3	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerptracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerptracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
	4	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	Hoe kan u nu serieus zo'n groot project promoten, terwijl we nog maar net het klimaatakkoord hebben ondertekend? Weer een mooi geval van met de mond belijden maar het tegengestelde doen.. Zo lokt u nog meer verkeer naar en rond Utrecht, en zal er niks veranderen, behalve nog meer luchtverontreiniging en verkeerd kapitaalgebruik/kapitaalvernietiging.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
ZWE-00955	1	Volgens mij hebben al decennia geleden vele onderzoeken aangetoond, dat wegbreiding altijd tijdelijk helpt tegen files, maar dat er daarna een aanzuigende werking komt met dus een tegenovergesteld effect dan het beoogde. DOM dus, niet doen!! Uiteindelijk ben je met die Ringweg nog verder van huis, letterlijk en figuurlijk.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	2	Niet een Ring om de stad werkt, maar liever straalsgewijze openbaar vervoerverbetering.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	3	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	4	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.	Nee
	6	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	7	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden	Ja

			zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	
8	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
9	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.		Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
10	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
11	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
12	Vele onderzoeken tonen aan dat het auto-/weggebruik in de komende decennia verder zal afnemen. Er wordt met het project een dure, schadelijke oplossing gecreëerd voor een probleem wat -voor zover bestaand- zichzelf zal oplossen. De levens van mens en dier worden in gevaar gebracht, onherstelbaar en in ernstige mate belangrijk natuurgebied beschadigd en aan veel mensen een belangrijk ontspanningsgebied ontnomen. Alleen om enkele automobilisten misschien en slechts tijdelijk een paar minuten sneller op de plaats van bestemming te laten arriveren. Dat zal nooit de bedoeling zijn. Het zou getuigen van onbehoorlijk bestuur.		In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.	Nee
ZWE-00956	1	Vanaf 1984 woon ik met plezier in de wijk Lunetten. Ondanks dat de wijk is ingesloten tussen de A12, A27 en de Waterlinieweg heb ik altijd geloofd in oplossingen zodat het woongenot in de toekomst alleen maar zou toenemen. De gemeente Utrecht is daar, naar mijn mening, ook actief naar op zoek. Helaas heeft het Rijk daar andere ideeën over.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	Het voorlichtingsfilmpje van Rijkswaterstaat schetst alleen maar voordelen voor het ontwerp-tracébesluit. Echter aan één heel belangrijk feit gaat hij voorbij. De files in Nederland. Bijna dagelijks staan er files in Nederland en bij ongunstige weersomstandigheden zelfs veel files. Dit valt niet meer op te lossen door op de huidige knelpunten wegen te gaan verbreden, het probleem zal zich, zoals is gebleken, gaan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).	Nee

		verschuiven en het einde is dan zoek. Er zal structureel iets moeten veranderen om een goede oplossing te vinden voor dit vraagstuk.		
	3	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	4	Volgens mij hebben al decennia geleden vele onderzoeken aangetoond, dat wegbreiding altijd tijdelijk helpt tegen files, maar dat er daarna een aanzuigende werking komt met dus een tegenovergesteld effect dan het beoogde. DOM dus, niet doen!! Uiteindelijk ben je met die Ringweg nog verder van huis, letterlijk en figuurlijk.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	5	Het zou ontzettend mooi zijn als de huidige regering het lef zou tonen om het verkeersprobleem in Nederland werkelijk aan te pakken, niet alleen voor nu, maar voor de komende decennia en daar het geld voor te gebruiken.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.	Nee
	6	Daarnaast kan ik nu ook al mijn bezwaren die ik, als bewoonster van de wijk Lunetten, heb gaan opnoemen, maar deze zijn u, naar ik aanneem, wel bekend. Om op korte termijn tijdelijke oplossingen te bedenken om de drukte van deze snelwegen af te nemen zijn er voldoende alternatieven aanwezig die veel minder geld kosten en minder schadelijk zijn voor de omgeving.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)	Nee
ZWE-00957	1	In Canada waar Crown Industries gevestigd was, is in de stad Winnipeg ook veel verkeer. Er wordt nu hard gewerkt aan verbetering O.V. en fietsinfrastructuur. Dus geen verbreding.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)	Ja
ZWE-00958	1	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
	2	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	3	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
	4	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluipverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
	5	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.			
6	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee	
7	De 'groene verbinding' over de A27 is niet zo groen en doet weinig voor de omgeving. Een glazen overkapping zoals van Movares doet dat wel. Dit moet direct worden onderzocht en ingevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee	
8	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Ja	
9	Voor het ontwerptractébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee	
ZWE-00959	1	Maar eerst wil ik verwijzen naar de argumenten die mijn Utrechtse volksvertegenwoordigers aanvoeren: een meerderheid van de Utrechtse Raad, het Utrechts college en het college van Provinciale Staten zienswijzen spreken ook namens mij en ik vraag dringend uw aandacht voor en onderbouwde reactie op de bezwaren die zij aanvoeren en op onderzoeksrapporten die zij aandragen en die ernstige vragen opwerpen over nut, noodzaak, uitvoerbaarheid en onderbouwing van de uitbreiding. Ik ben ervan overtuigd dat een meerderheid van de Utrechtse, bewoners van de regio Utrecht en andere Nederlanders deze plannen niet steunt.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	2	Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	3	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
	4	Volgens mij hebben al decennia geleden vele onderzoeken aangetoond, dat weguitbreiding altijd tijdelijk helpt tegen files, maar dat er daarna een aanzuigende	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee

	<p>werking komt met dus een tegenovergesteld effect dan het beoogde. DOM dus, niet doen!! Uiteindelijk ben je met die Ringweg nog verder van huis, letterlijk en figuurlijk.</p>		
5	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	Ja
6	<p>Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dichterbij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.</p>	<p>In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dichterbij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.</p>	Nee
7	<p>Vorig jaar heeft de milieuoorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar , belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op m' asphalt, en stimuleert daarmee het autogebruik; het zal dus eerder een verhoging van de CO2 -uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen ? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
8	<p>Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.</p>	<p>De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).</p>	Nee

9	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit heeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste van stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
11	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
12	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
13	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
14	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is de weg daar in een betonnen bak en niet in een folie gelegd. U mag die uitspraak nu niet negeren door de bak alsnog breder te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
15	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van	Ja

			Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
16	Door de veranderingen in Amelisweerd ben ik bang vooreen grondwaterstandsverandering. Bij het lekragen van het vlies danwel door mogelijke plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan leiden tot sterfte van de eeuwenoude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Hoe u omgaat met onze natuur is ronduit schandalig.	In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties. Bij een eventuele beschadiging kan de druk onder de folie weer worden weggenomen, zodat reparatie plaats kan vinden. Zo wordt het effect op de omgeving bij een eventuele beschadiging van de folie tot een minimum beperkt. Door toepassing van de schermwand heeft een dergelijke reparatie geen extra effect ten opzichte van de effecten tijdens de realisatiefase, zoals beschreven in het MER. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.		Ja
17	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging		Nee
18	Ik begrijp dat bij realistische groei de norm uit de nota mobiliteit bijna niet wordt overschreden bij niet doorgaan van het project. De norm is 2 en zonder de uitbreiding is de norm die gehaald kan worden 2,1. Met uitvoering van de plannen wordt dat 1,2. Dat is dus veel meer dan nodig. Bovendien betekent het dat de reistijd in de spits nog steeds langer is dan daarbuiten, dus dat de files gewoon blijven. Met veel goedkopere maatregelen is een daling van 2,1 naar 2 te bereiken. Verdere daling, tot 1,2, is overbodig. Daarbij is nog op te merken dat wat in de stukken een "realistische groei" heet waarschijnlijk zelfs nooit gerealiseerd gaat worden. De trend is dat er minder autogebruik is, en het zou slim zijn om uit het oogpunt van milieu, leefbaarheid en ruimtegebruik maatregelen te nemen die die trend ondersteunen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).		Nee
19	Mijn woning, waar ik met mijn zoon van 12 woon, is nabij de A27, de Waterlinieweg en het punt waar volgens de plannen een verkeersplek van 12 meter hoog zal komen. De toegenomen luchtvervuiling, roet lawaai, en de risico's bij transport van gevaarlijke stoffen door de plannen die ik hierboven heb benoemd hebben nadelige gevolgen voor bewoners van de stad en mijn wijk en straat is één van de plekken waar de gezondheidsschade- en risico's het grootst zijn. Dit geldt wanneer de plannen gereed zijn en zeker ook tijdens de langdurige werkzaamheden. Door bouw- en verkeersoverlast tijdens de bereikbaarheid van mijn wijk voor autoverkeer sterk verslechteren, zullen files toenemen en daarmee ook de overlast van het wegverkeer voor de wijkbewoners. De recreatiemogelijkheden en natuur in mijn leefomgeving worden sterk aangetast en ook dat heeft gevolgen voor mijn woongenot.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).		Ja
20	Ik maak kortom ernstig bezwaar tegen het voorgenomen besluit voor uitbreiding van de ring en verzoek u dringend de plannen te heroverwegen en de procedure richting uitvoering te staken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.		Nee
ZWE-00960	1 Doe meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dat is de enige intelligente en toekomstbestendige oplossing.	In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord.		Nee

2	<p>Verbreiding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
3	<p>Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
4	<p>De extra emissies worden gecompenseerd door NSL-maatregelen. De monitoringsrapportage 2015 NSL (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportage-nsl-2015-bijlage) stelt echter dat de daling voor fijnstof stagneert (blz3). De NEV 2015 (https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/41/nationale-energie-verkenning-2015) ,blz. 109 stelt dat ook na 2020 de daling duidelijk afneemt. Die geringe daling is vrijwel geheel te danken aan Euronormen voor (diesel)wegvoertuigen, oftewel roetfilters, terwijl de emissies door industrie en luchtvaart stijgen (blz. 7 Achtergronddocument Lucht, http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-luchtverontreinigendestoffen-in-de-nationale-energieverkenning-2015_2442.pdf). Of de luchtkwaliteitsnormen in de toekomst worden gehaald is dus geheel afhankelijk van succesvolle implementatie van deze techniek. Deze techniek moet de stijgende emissies van industrie, bouw, op- en overslag, huishoudens (door houtkachels, waar sinds kort subsidie op zit) en bandenslijtage allemaal compenseren. Het afbreukrisico is groot. Als het model uitgaat van vlotte implementatie van roetfilters en theoretische emissiefactoren zijn de totale daadwerkelijke emissies zwaar onderschat!</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
5	<p>De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.</p>	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Ja
6	<p>Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.</p>	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	Ja
7	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater	Ja

		altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	
8	Het risico van scheuren van de folie moet afgewenteld worden op de gebruikers van het snelwegennet: jaren lang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunettenen Rjinsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
9	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
10	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
11	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Nee
12	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER	Ja

			is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	
	13	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
ZWE-00962	1	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
	2	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	3	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerp-tracébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerp-tracébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
	4	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan	Nee

	<p>een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijst ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>	
5	<p>En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.</p>	<p>De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd.</p> <p>In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.</p>	Ja
6	<p>Files kosten de mensen tijd. Natuurlijk willen we allemaal de ons toegemeten tijd zo aangenaam en nuttig mogelijk besteden, dus uw streven om dit reistijdsverlies zo veel mogelijk te beperken verdient absoluut bijval. Maar dan moeten natuurlijk wel de grootste knelpunten het eerst aangepakt worden. En dat is nu waar uw beleid tekort schiet. Want waar is dat reistijdverlies het grootst? Dat blijkt niet op de snelwegen te zijn; het verbreden daarvan heeft daardoor weinig effect. Nee, het grootste tijdverlies vindt plaats in of rond de stad. Nu is de ruimte in en om de steden beperkt, dus wegbreiding is daar toch al geen optie. Er is gelukkig een effectievere aanpak mogelijk: In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer-aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Park, binnenstad, etc). We moeten ook het fiets-verkeer sterk bevorderen. Er valt nog heel veel te verbeteren aan voorzieningen voor fietsers, en aan het OV-netwerk. En als we dat doen, zal het wegverkeer afnemen, en zullen de files verminderen, zonder dat we de wegcapaciteit hoeven te verhogen. Dat scheelt veel autoverkeer en dat is beter voor natuur, milieu, het klimaat – en dus ook voor de mens.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).</p>	Nee
7	<p>Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht, ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volstrekt onbegrijpelijk en onaantvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
8	<p>Het rüeuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd. Daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer helemaal niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het OTB. Dat zou dus een bedreiging voor het OTB zijn. Heeft u daarom zo overhaast dit ontwerp-tracébesluit gepubliceerd? Dat het overhaast is blijkt wel uit de vele fouten en omissies.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).</p>	Nee

ZWE-00963	1	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	2	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
	3	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluisverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	4	Onze buurt vreest verder voor grote milieuoverlast op lange termijn. Nu al onze wijk lijdt al zeer onder stank- en geluidsoverlast. Terugbrengen heeft kennelijk voor u geen prioriteit, maar voor ons zijn hogere geluidsschermen essentieel, e van schade. Verder zou een glazen overkapping van de A27 veel geluidsproblemen en stankproblemen voorkomen, hetgeen door u nog onderzocht moet worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (glazen overkapping). In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.	Nee
	5	Ook verder wordt onze woonvreugde schade toegedaan. Wij kozen destijds voor deze groene stadsrand, met de recreatiemogelijkheden rond de Kromme Rijn en de landgoederen en goede bereikbaarheid van de Uithof en Amelisweerd. Als geograaf benadruk ik dat u een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde schaadt door wijziging van de grondwaterstand bij het werk aan het folie.	In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. In haar advies van juli 2019 geeft de Commissie aan dat het geactualiseerde MER over de beoogde bouwmethode helder is opgebouwd en voor veel onderwerpen gedetailleerde informatie bevat. De Commissie m.e.r. vindt dat het aangevulde rapport goed laat zien waarom de minister kiest voor de bouwmethode met een schermwand in de ondergrond en terugpompen van grondwater in de bodem. Op die manier kan het grondwaterpeil goed onder controle blijven. Met het 'hand aan de kraan'-principe wordt de verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd beperkt en worden negatieve effecten op bomen en vegetaties voorkomen. De uitvoeringsrisico's van de ondergrondse schermwand worden met verschillende maatregelen beheersbaar geacht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand beschreven. In dit rapport zijn de effecten op de grondwaterstanden uitgewerkt. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten worden verwacht op bomen en vegetaties.	Ja

		Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.		
6	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee	
7	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	Ja	
ZWE-00964	1	Allereerst het aspect van het milieu. Amelisweerd is een prachtig natuurgebied. In het belang van ons als omwonenden, recreanten van dichtbij en verder weg, en onze nakomelingen wil ik pleiten voor het behoud van het natuurgebied Amelisweerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Tevens wil ik de uitspraak van de Raad van State uit 1980 in herinnering roepen dat verdere uitbreiding van het verkeer door het natuurgebied moet worden voorkomen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
	3	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
	4	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak	Ja
	5	Ten vierde is Amelisweerd is een uniek rivierbos met onschatbare waarde. Ook hier zouden meer dan 700 oude bomen worden gekapt. Een dure prijs waarvan ik graag zou willen weten of dat opweegt tegen die extra verkeersbaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

6	De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
7	Mijn vraag is: is er een herberekening gemaakt op basis van het nieuwe klimaatakkoord en strookt het daarmee? Ik vrees namelijk van niet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid	Nee
8	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse.	Nee
9	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
10	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
11	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
ZWE-00965	1 Graag wil ik bij deze een zienswijze indienen aangaande de voorgenomen plannen voor de A27 en de Ringweg om Utrecht.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee

	Ik voel me zeer betrokken bij de problematiek van de A27. Ik woon al heel lang in de wijk Lunetten in Utrecht en ben zeer tegen de voorgenomen plannen. Lunetten wordt al lange tijd ernstig belast met afvalgassen en fijnstof en ik vrees een toename van de problemen.		
2	De plannen voor uitbreiding van het wegennet stamten al uit het Jaar 2002 en we leven nu in heel andere tijden. Het autoverkeer zal straks op een heel andere wijze gereguleerd worden en plannen zijn niet meer van deze tijd. Het uitgeven van 1200.000.000 euro is een verspilling zonder weerga.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
3	Ik maak zelf regelmatig gebruik van de A27 en merk zelden files, behalve in de spits. Maar dan zou een eenvoudige snelheidsbeperking ook doelmatig zijn. In de toekomst voorzie ik andere mogelijkheden zoals zelfsturende (elektrische) auto's, rijden buiten de spits (en thuiswerken). Uitvoering van alle plannen zonder visie op de toekomst betekent verspilling van gelden (zie ook het recente CPB rapport).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur) Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	Nee
4	Eenvoudige aanpassingen zouden overwogen kunnen worden. In de bestaande bak bij Amelisweerd zijn nog twee extra rijbanen mogelijk, naast de negen banen die er al liggen. En Fly-overs om te ontweven, zijn echt over de top, letterlijk en figuurlijk.	In de zuid-noord richting liggen op dit moment 6 rijstroken waarvan 2 versmald. Een vluchtstrook ontbreekt. In zuid-noord richting is er geen ruimte voor extra rijstroken. In Noord-zuid richting liggen op dit moment 4 rijstroken en een vluchtstrook. In het verkeersonderzoek dat is verricht voor het ontwerp-tracébesluit, is duidelijk dat het kernprobleem de vele weefbewegingen zijn tussen de knooppunten Rijsweerd en Lunetten. Daarom is gezocht naar een oplossing waarbij belangrijke verkeersstromen worden ontweven. Er is onderzocht of een verkeersveilige oplossing mogelijk is binnen de ruimte die de huidige bak te bieden heeft, dit is niet mogelijk gebleken. Bij elk knooppunt horen kunstwerken waaronder fly-overs. Het aantal fly-overs is met het ontwerp-tracébesluit ontwerp beperkt tot de verbindingsoog A28 Amersfoort naar de A27 Breda en de A12 richting Den Haag. Deze fly-overs liggen midden in het bestaande knooppunt Rijsweerd.	Nee
5	Er zijn nog vele bezwaren aan te voeren, maar dit zijn voor mij de belangrijkste. Het is verheugend te merken dat zowel de Gemeente Utrecht als de Provincie Utrecht een zienswijze hebben Ingediend. De Regio heeft dus een duidelijke mening over de Rijksplannen. Als de overheid echt rekening wil houden met de bewoners, en het echt meent met decentralisatie, en echt wil voorkomen dat de burgers de politiek de rug toekeren, dan zou men de bezwaren nu serieus moeten nemen, en de plannen moeten heroverwegen. Hopelijk mag het Recht zegevieren.	Het klopt dat alle gemeenten langs het tracé en de provincie een zienswijze hebben ingediend. Dit is gebruikelijk bij een groot project. De zienswijze van de gemeenten en de provincie bevatten duidelijke suggesties voor verbetering en die zijn serieus onderzocht en waar mogelijk overgenomen. Maar niet alle suggesties worden overgenomen omdat deze soms conflicteren met andere belangen of omdat deze niet haalbaar zijn.	Nee
ZWE-00966	1 In de eerste plaats komt het mij voor dat in casu sprake is van verspilling, althans onverantwoorde besteding, van belastinggeld, omdat het project is gebaseerd op een onjuiste inschatting van de toename van het autoverkeer. Twee gerenommeerde onderzoeksinstituten, te weten het Planbureau voor de Leefomgeving (PBI) en het Centraal Planbureau (CPB), vragen zich namelijk af of de infrastructuurplannen, die nog op stapel staan (waaronder onderhavig project), nog wel rendabel zijn. Deze instituten zijn van mening dat het Nederlandse hoofdwegennet geen belangrijke missende schakels meer heeft. Nederland heeft al een van de meest uitgebreide wegennetwerken ter wereld: in totaal 139.000 km lang, ruim drie keer de omtrek van de aarde. Bovendien zal het wegverkeer de komende jaren minder hard groeien dan voorheen. Nieuwe miljoenen- c.q. miljardeninvesteringen in nieuw asfalt zijn alleen verstandig indien de files substantieel toenemen; dat laatste is zeer twijfelachtig.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.4 advies centraal planbureau) Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).	Nee
	2 Hoogleraar transportbeleid Bert van Wee van de TU Delft voegt hieraan toe, dat met de kennis van nu er waarschijnlijk andere beslissingen zouden zijn genomen. De wegen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Ja

	<p>worden minder belast dat verkeerskundigen jaren geleden voorspelden, waardoor kosten-batenanalyses van projecten niet meer kloppen. Als oorzaken van de meevallende verkeersdrukte kunnen worden genoemd: het aantal huishoudens daalt, het aantal autobezitters stijgt minder snel en steeds meer mensen werken thuis of met flexibele werktijden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>De ontwikkelde landelijke groeiscenario's van het Centraal Planbureau (CPB) nemen dergelijke ontwikkelingen mee in het opstellen van de toekomstscenario's die toegepast worden in de gebruikte verkeersmodellen. Zo wordt er onder meer rekening gehouden met een toenemend gebruik van het openbaar vervoer in de toekomst en afnemend autobezit. Bij aanvang van de (verkeers)effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage fase Ring Utrecht zijn de actuele inzichten ten aanzien landelijke en regionale ontwikkeling tot 2030 van dat moment meegenomen in het verkeersmodel NRM (Nederlands Regionaal Model). Zie ook het eindadvies van Commissie m.e.r. in 2016 over de gehanteerde uitgangspunten.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Zie de bijlage bij de oplegnotitie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde uitgangspunten en bronnen.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>	
3	<p>Daarnaast wil ik wijzen op het onderzoek van Simeon Calvert, die recent is gepromoveerd aan de TU Delft. Hij betoogt dat er andere (kleinere en goedkopere!) oplossingen tegen files zijn dan 'meer asfalt' (meer rijbanen).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Wat betreft het onderzoek van Simeon Calvert; in de milieu-effectrapportage eerste fase is onderzoek gedaan is naar het probleemoplossend vermogen van een niet verbreden variant. Die variant bleek niet robuust genoeg.</p>	Ja
4	<p>"De modellen die verkeerskundigen gebruiken gaan bij het berekenen van de drukte op de weg uit van de 'gemiddelde dag'. In werkelijkheid bestaat die helemaal niet. Omdat je in het verkeer te maken hebt met menselijk gedrag, is de situatie vaak anders dan gedacht. (...) Wel denk ik dat wegbeheerders als Rijkswaterstaat en de provincies heel snel naar extra asfalt grijpen, terwijl je beter eerst kunt kijken naar mogelijkheden binnen de huidige situatie.</p> <p>Kleinere ingrepen als wegbelijning kunnen de files ook temgdringen en zijn bovendien vele malen goedkoper. (...) In het algemeen neemt het aantal verkeersbewegingen af, waardoor je op sommige stukken snelweg je doel voorbijschiet." De heer Calvert heeft het onder meer over matrixborden, spitsstroken en verkeerslichten bij opritten.</p>	<p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>In de eerste fase van het project Ring Utrecht (MER Eerste Fase) is gekeken naar het alternatief "Niet verbreden" wat onder meer uitging van maatregelen om de bestaande wegen beter te benutten door verkeersmanagement. Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Daarom is gekozen voor een oplossing die uitgaat van de verbreding van de Ring.</p> <p>In het gebruikte verkeersmodel NRM (Nederlands Regionaal Model) wordt rekening gehouden met het gedrag van (auto)mobilisten op een gemiddelde werkdag. Dit is de standaardwerkwijze in planuitwerkingen en heeft te maken met het gegeven dat er op een gemiddelde werkdag meer file staat dan op een gemiddelde zaterdag of zondag. Ook de streefwaarde voor de reistijdverhouding in de NOVI - waaraan het ontwerp wordt getoetst - geldt voor een gemiddelde werkdag.</p>	Ja

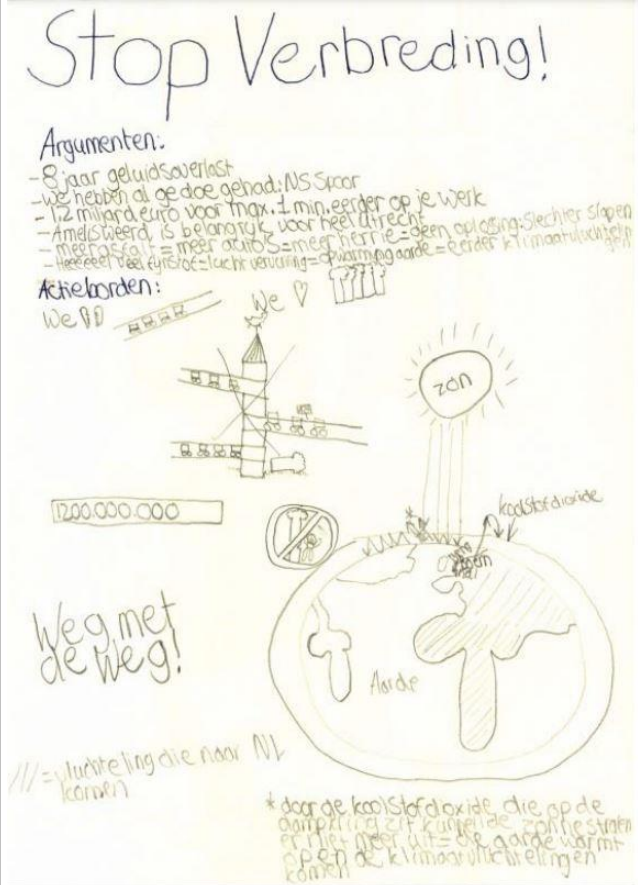
			De gedragsparameters zijn onder andere gebaseerd op feitelijke waarnemingen (Bron: OViN; Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland). De ontwikkelde landelijke groeiscenario's van het Centraal Planbureau (CPB) nemen veranderingen in de gedragsparameters mee bij het opstellen van de toekomstscenario's. Zo wordt er onder meer rekening gehouden met een toenemend gebruik van het openbaar vervoer in de toekomst en afnemend autobezit.	
	5	Dan is er nog het punt van de aantasting van het bos van Amelisweerd door de plannen (opoffering van een 15 m brede beplantingsstrook). Doodzonde! Het betreft hier mooie oude bomen; vervanging hiervan door jonge boompjes neemt het verlies van natuurwaarden niet weg.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Bomen maken deel uit van die leefomgeving. Daarom worden natuurwaarden – dus ook bomen - ruimhartig gecompenseerd. In totaal wordt er buiten het NNN circa 5 hectare meer bomen/bos gecompenseerd dan er wordt gekapt. Ook het ruimtebeslag op het NNN, met inbegrip van Amelisweerd, wordt met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.	Nee
ZWE-00967	1	Het vraagstuk van de mobiliteit dient zich op een hoger nivo af te spelen dan alleen de aanleg of uitbreiding van wegen. We leven in een tijd waarin het probleem van klimaatverandering algemeen wordt erkend. Er moet daarom gestreefd worden naar minder uitstoot van CO2. Dat betekent juist ontmoediging van autoverkeer in plaats van faciliteren ervan. Meer asfalt trekt juist meer latente vraag naar automobilititeit aan en lokt weer meer autoverkeer naar de spitsuren als dat weer mogelijk lijkt. Mobiliteit moet bekeken worden op een hoger plan, wat is noodzakelijk autoverkeer en wat is dat niet. Ziet men kans om 10% van het autoverkeer uit de spits te weren dan is vaak het fileprobleem opgelost. Ook kan thuiswerken vermindering betekenen voor het aantal auto's op de weg.	Het tracébesluit past in het beleid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het beleid is niet gericht op het ontmoedigen van automobilititeit. De ontwikkelde landelijke toekomstscenario's van de planbureaus CPB en PBL zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de groei van de economie, autobezit en autogebruik, thuiswerken, toepassing van meer elektronica in het verkeer, elektrische fiets en andere innovatieve ontwikkelingen, et cetera meegenomen (zie desbetreffende rapportages van CPB/PBL over WLO1 en WLO2). Die landelijke toekomstscenario's vormen weer input voor de verkeersmodellen die zijn toegepast in het project Ring Utrecht. Zo wordt er onder meer rekening gehouden met een toenemend gebruik van het openbaar vervoer in de toekomst en afnemend autobezit.	Ja
	2	Veel bedrijven geven hun personeel leaseauto's en stimuleren daardoor het 'gratis' met de auto reizen. Dit is een valse aanmoediging. Verder zijn de maximum snelheden te hoog. 80 km/uur is beter dan 100, 120 of 130 km/uur. Energieverbruik neemt progressief toe bij hogere snelheden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)	Nee
	3	Autoverkeer zorgt ook voor 24 uur per dag geluidsoverlast voor bewoners langs de weg en in het bos Amelisweerd, dat verstoort de natuurbeleving. Ook deze hinder is sterk afhankelijk van de snelheid, voornamelijk het banden geluid.	In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidsabsorberend materiaal.	Ja
	4	De verbreding van de A27 lijkt een prestigekwestie te zijn geworden zoals dat ook bij de Fyra en de Betuwelijn het geval is geweest. Hierdoor is de ontvankelijkheid voor tegenargumenten minder geworden. Het project gaat dan door omdat er al zoveel in is geïnvesteerd en omdat hele afdelingen personeel er hun werkgelegenheid in vinden. Rijkswaterstaat heeft mensen in dienst die grof gezegd niets anders kunnen dan wegen aanleggen. Daarin is Rijkswaterstaat gespecialiseerd. Zo'n instituut is niet geschikt om het mobiliteitsvraagstuk op een hoger nivo te bekijken. Men zal er daar ook niet geneigd zijn een O-alternatief (niets doen) te kiezen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	5	Files zijn een indicatie van schaarste aan tijd/wegruimte en dat is terecht want daar is een schaarste. De files moeten daarom beschouwd worden als een beleidsinstrument in plaats van alleen maar een probleem. Files reguleren het aantal auto's op de weg omdat men, rijk of arm, naar alternatieven gaat zoeken als men daartoe gedwongen wordt.	Het tracébesluit past in het beleid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het beleid is niet gericht op het handhaven van files of het toepassen van files als stuurinstrument om alternatieven voor autogebruik te stimuleren.	Ja

	Omdat alle weggebruikers in gelijke mate hinder ondervinden van files vormen de files zelf ook een democratisch beleidsinstrument.		
6	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
7	In ieder geval is dit project voor mij onacceptabel als u het gebruikt om de zuidelijke wijken van Utrecht nog langer in de herrie van de A12 en A27 te laten zitten. Ook om geluidsoverlast terug te dringen moet er niet harder gereden worden dan 80 km/uur. Op de afstanden zo ten oosten van Utrecht maakt dat hooguit een paar minuten reistijd verschil. Ook om het brandstofverbruik en dus de CO2 uitstoot te verminderen moet er niet harder gereden worden dan 80 km/uur. Luchtweerstand en dus verbruik gaat met de 3e macht van de snelheid omhoog.	U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Ja
8	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
10	Hoewel u een aantal technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen inzicht in de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Het uitvoeringsrisico is groot en dat dient dan ook te worden geschat, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit plan. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. Denk aan de problemen die er nu zijn rond de lekkages in de damwanden van de A4 Midden-Delfland die ook niet waren voorzien door Rijkswaterstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Ja
11	Ik vind dat de regering nu haar besluit moet herzien op basis van voortschrijdend inzicht door terug te komen op haar doelstelling ' de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Als oplossing moet de regering de infrastructuur verbeteren met openbaar vervoer, dus niet met meer asfalt en meer autobewegingen. Hiermee voldoet de regering tevens veel beter aan aan de andere doelstelling ' de kwaliteit van de leefomgeving in stand houden'.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee

	12	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
	13	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
ZWE-00968	1	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
	2	Een goed beeld van de populaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden van de fauna in dit gebied wordt node gemist.	Er is een volledig onderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet en de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. In 2015 en in 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Zowel potentiële verblijfplaatsen, die aangetast kunnen worden, als de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden zijn opnieuw onderzocht. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn populaties in en nabij het plangebied in beeld en kunnen de juiste maatregelen worden genomen om eventuele effecten van project Ring Utrecht te mitigeren en/of compenseren. De informatie is gebundeld in het Deelrapport Natuur 2020 en de Oplegnotitie Mitigatie- en Compensatieplan 2020.	Nee
	3	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lintje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	5	Voorts hebt u een korte overkapping van de A27 bij Amelisweerd gepland. Als groene verbinding tussen de stad Utrecht en dit landgoed wordt die kap te smal om effectief te zijn én zo smal, dat de tunnelwet nèt niet van toepassing is en u met minder veiligheidsrisico's rekening hoeft te houden.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die vanuit de cultuurhistorische context beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden.	Nee
	6	Voorts geven de voorgestelde wegbreedingen, met hun in- en uitvoegstroken, viaducten en fly-overs veel verstoring en ontsiering van het landschap. Er komen veel asfaltbanen bij met noodzakelijk<erwijs ook hoge geluidsschermen. Zo gaat een verkeersplein als dat bij Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 é 5 verdiepingen.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	7	De gezondheidseffecten en maatschappelijke lasten van de -nu al te hoge en nóg verder groeiende- luchtverontreiniging in omliggende woonwijken en leefgebieden worden niet goed in beeld gebracht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja
	8	De neerslag van roet en fijnstof en de geluidsoverdast van deze snelwegen in de omliggende woonwijken is nu al veel te hoog; ze overschrijden op veel plaatsen al de landelijke normen! Tienduizenden omwonenden worden hierdoor getroffen; wat zich uit	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.	Nee

	<p>in steeds meer gezondheidsklachten, m.n. aan de luchtwegen, longen en zenuwen. Inmiddels is ook bekend dat de gemiddelde levensduur van omwonenden wordt verkort door permanente blootstelling aan luchtverontreiniging. Deze klachten nemen door de geplande toekomstige verkeerstoename nog verder toe. Dit moet zwaar worden meewogen bij besluiten over aanpassingen van de weg-infrastructuur.</p>		
9	<p>De EU koerst nu op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.</p>	Nee
10	<p>Het verkeerslawaaï van de snelwegen rondom Utrecht nu al als een deken over het westelijk, zuidelijk en zuidoostelijk deel van de stad. M.n. in de Utrechtse woonwijken langs de A12 is de overlast daarvan onaanvaardbaar. Het plaatsen van hoge(re) geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn plaatsvinden. Die maatregel moet worden losgekoppeld van de reconstructie van de Ring als de uitvoering daarvan wordt vertraagd en/of gewijzigd. De kosten daarvan kunt u overigens beperken door die schermen te voorzien van zonnepanelen, die inkomsten genereren door levering van stroom.</p>	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p>	Nee
11	<p>Zoals bijna alle grote capaciteitsuitbreidingen van doorgaande wegen in dichtbevolkte gebieden, zal ook dit project extra autoverkeer aantrekken. Uit ervaring is immers bekend, dat die nieuwe wegcapaciteit binnen 10 a 15 jaar na aanleg wéér vol loopt, waardoor er dan opnieuw verdere uitbreidingen nodig zouden zijn voor een goede autoverkeersdoorstroming. Dit is dus een uitzichtloze situatie en biedt geen duurzame oplossing.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>	Nee
12	<p>Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.</p>	Nee
13	<p>De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).</p>	Nee
14	<p>De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee

	15	De bereikbaarheid zal pas echt verbeteren zonder grote natuur-, milieu- en gezondheidsbezwaren als u maximaal inzet op openbaar vervoer voor de korte én lange afstand en op fietsvoorzieningen voor het stadsgewestelijke verkeer, in plaats van particulier autogebruik te blijven faciliteren.. Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd. Daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer helemaal niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in uw voorliggende ontwerptractébesluit.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
ZWE-00969	1	De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is daarnaast niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard door af te zien van dit plan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	2	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tractébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tractébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tractébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
	3	Aan alle kanten is te zien dat de economie minder groeit; dat mensen meer thuiswerk doen; dat er meer flexwerk is; dat we minder fossiel gaan. Kortom: uw gigantische wegoperatie lijkt nu al (en anders binnen tien jaar) hopeloos verouderd..	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	4	Uit alles blijkt, dat de veronderstellingen waarop deze gigantische wegoperatie van u stoelt, in de nabije toekomst onhoudbaar zullen zijn, en zelfs nu al hun geldigheid beginnen te verliezen. U gaat uit van een volle eeuw onafgebroken economische groei. Die hebben we nooit gehad, en niets wijst er op dat we die ooit zullen krijgen. (Trouwens : hónderd jaar vooruitkijken ?? Zullen we dat maar niet liever aan de science fiction-schrijvers overlaten ??). U gaat ervan uit dat de mensen wel altijd dagelijks naar hun werk zullen blijven rijden. Ook dat zien we nu al, door meer thuiswerk en door flexibilisering, veranderen. U gaat ervanuit dat auto's altijd door mensen bestuurd zullen worden. Zelfs dat zal niet altijd zo zijn. Zodra de besturing van auto's niet meer afhankelijk is van trage menselijke reflexen, zal de capaciteit van de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).	Nee

	<p>bestaande wegen enorm toenemen. Met andere woorden: de ontwikkelingen die nu al aan de gang zijn konden er wel eens toe leiden dat er over enige tijd helemaal geen fileprobleem meer is. Maar wél, als u deze operatie ondanks alle beschikbare informatie doorzet, een enorme, vieze hoeveelheid overbodig asfalt en heel veel volstrekt onnodige en veelal onomkeerbare schade aan de leefomgeving.</p>		
	<p>5 In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	<p>Nee</p>
<p>ZWE-00970</p>	<p>1 Geachte heer, mevrouw, Hieronder stel ik u op de hoogte van mijn zienswijze aangaande het ontwerptracébesluit Ring Utrecht. De argumenten voor de in het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) voorgestelde verbreding overtuigen mij niet.</p>  <p>Stop Verbreding!</p> <p>Argumenten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 8 jaar geluidsoverlast - we hebben al ge doe gehad: NS Spoor - 1,2 miljard euro voor max. 1 min eerder op je werk - Amelisweerd is belangrijk voor heel Utrecht - mediatie = meer actie = meer herrie = geen oplossing. Slechter slijpen - heel veel van dit soort lucht vervuiling = opwarmende = eerder klimaatverandering <p>Achieborden:</p> <p>We 97</p> <p>1200000000</p> <p>Weg met de weg!</p> <p>/// = vluchteling die naar NL komen</p> <p>* door de koolstofdioxide die op de aarde valt er nu te veel warmte en het meer uit = de aarde wordt warmer en de klimaatveranderingen komen</p>	<p>Goed dat je je mening geeft. Het is ook een mooie zienswijze met veel tekeningen waar je heel erg je best op hebt gedaan. Helaas kan je deze zienswijze niet omzetten in een beroep. Het beroep komt namelijk bij de rechter en dan moet je wel 18 jaar zijn om bij de rechtbank je verhaal te mogen vertellen. Je kunt wel je ouders vragen of ze namens jou beroep willen maken. Dan moeten je ouders goed onderbouwen waarom je tegen bent. Dat je dan al zo'n gedoe hebt gehad met NS Spoor is dan niet een goed argument: dat is namelijk een ander project waar het besluit van de Ring Utrecht niet over gaat. Ook is het niet zeker dat er 8 jaar geluidsoverlast bij jouw thuis gaat ontstaan. Er wordt 8 jaar gewerkt aan de Ring, maar lang niet altijd overal. Bovendien kan er ook gewerkt worden aan de weg zonder dat er altijd extra geluid wordt gemaakt, en de aannemer moet zijn best doen om zo min mogelijk geluid te maken. Er is nu inderdaad veel herrie van de weg, maar dat verbetert doordat er veel en hoge schermen komen waardoor er uiteindelijk minder herrie komt in de wijk waar je woont. Amelisweerd is inderdaad belangrijk voor Utrecht, daarom wordt op de A27 een dak gebouwd waar dan een Groene Verbinding wordt gemaakt: zodat je veiliger en mooier van je woning naar Amelisweerd kan komen. De gemeente Utrecht maakt nog een plan hoe het eruit komt te zien, maar dat het mooi wordt, dat staat wel vast. De weg wordt verbreed omdat files heel veel geld kosten. Bijna elke dag staan hier heel veel mensen in de file. Al die tijd die al die mensen tezamen in de file staan, worden voertuigverliesuren genoemd. De verbreding van de weg zorgt ervoor dat er minder voertuigverliesuren zijn. Tenslotte maak je je zorgen over de vieze lucht en dat daardoor het klimaat verandert. Dat het klimaat verandert is wel het geval, maar het effect van de verbreding van de weg hierop is heel erg klein. Daarom wordt door de regering van Nederland ingezet op maatregelen die wel effect hebben op minder koolstofdioxide zoals het aanleggen van windmolenparken.</p>	<p>Nee</p>
	<p>Al met al ben ik niet overtuigd van de toekomstbestendigheid van dit OTB A27/A12 Ring Utrecht plan en ik vind de kosten van dit project onaanvaardbaar.</p>		

		Ik verzoek u mijn zienswijzen mee te nemen om daarmee het ontwerptractébesluit te verbeteren. Bij voorbaat dank voor uw aandacht.		
ZWE-00971	1	Hierbij informeer ik u over mijn standpunt ten aanzien van het ontwerptractébesluit met betrekking tot de Ring Utrecht (hierna: het OTB). Ik ben hierbij een direct belanghebbende aangezien ik in Lunetten woon en nu al behoorlijke hinder ervaar bij geluidsoverlast van de snelweg (A12 en Spoor) en ik heb vernomen dat de luchtkwaliteit in mijn wijk ook dusdanig slecht is dat ik voor mijn eigen gezondheid beter naar elders zou kunnen verhuizen. Dit zijn kwesties die al jaren spelen zonder dat ze zijn opgelost en dit is één van de redenen dat ik niet begrijp dat er niettemin serieuze plannen zijn voor verdere uitbreiding omwille van de mobiliteit rond Utrecht. Dit lijkt duidelijk te prevaleren boven de belangen van individuele burgers die wonen of recreëren in het gebied. Ik zou graag eerst concrete, werkende oplossingen zien in mijn omgeving - en niet loze beloftes of plannen die niet blijken te werken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit in het project.	Ja
	2	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	3	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshok op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	Nee
	4	Er is veel haast gemaakt, dat zie je ook aan de vele fouten en onduidelijkheden en open vragen die er nog zijn. Door een paar maanden langer na te denken was er een veel beter ontwerptractébesluit geweest. Bovendien zouden er dan nieuwe verkeerscijfers zijn, want het modelsysteem wordt vernieuwd. Dan zou waarschijnlijk gebleken zijn dat het hele project niet nodig is. Van uitstel zou afstel komen, voor alle partijen beter, juist voor u.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en gebruik nieuwe WLO scenario's) en paragraaf 2.12 Procedures.	Nee

5	<p>Hierbij zou tevens moeite gedaan moeten worden om de (nietsvermoedende) recreanten in dit gebied de plannen voor te leggen en hun reacties te krijgen - bijvoorbeeld door plakborden op de stukken natuur die zullen verdwijnen of waarvan de kwaliteit wezenlijk zal verminderen (luchtkwaliteit / geluidsoverlast) om de inspraak van betrokkenen realistischer te maken. De mogelijkheden voor ontspanning in het groen (= niet kunstgras!) zijn al zo beperkt in mijn omgeving. Ik vind daarom eigenlijk dat dit niet door mag gaan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuur Netwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van het NNN, als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het MER Tweede Fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Onderzoek naar effecten op natuur zijn beschreven in het Deelrapport Natuur. Het compensatieplan is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p>	Ja
6	<p>De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	Nee
7	<p>Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot</p>	Ja

		<p>een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>		
	8	<p>Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.</p>	<p>De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2029) zal door jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.</p>	Ja
	9	<p>Nut en noodzaak van dit plan van 1200 miljoen zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten/batenanalyse (mkba) bewijst, dat het project zich niet terugverdient. Met het CPB ben ik van mening, dat het plan voorlopig maar eens moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet. Ik kan hoegenaamd niet accepteren dat onze regering zo mijn belastinggeld verspilt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).</p>	Nee
ZWE-00972	1	<p>Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.</p>	<p>Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.</p>	Nee
	2	<p>Door de veranderingen in Amelisseweerd ben ik bang vooreen grondwaterstandsverandering. Bij het lekken van het vlies danwel door mogelijke plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan leiden tot sterfte van de eeuwenoude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Hoe u omgaat met onze natuur is ronduit schandalig.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11 Werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p> <p>In de MER Actualisatie 2020, uitwerking Schermwand is nader onderzocht wat de mogelijke effecten op het grondwater en de natuur kunnen zijn. Door de toepassing van een schermwand als voorkeursbouwmethode is de impact op het grondwater zeer gering en is deze impact bovendien door continue monitoring en mogelijkheden tot bijsturen gedurende de aanleg verder te beperken.</p> <p>Daarmee zijn de effecten op de omgeving, waaronder de bomen in Amelisseweerd, zeer gering.</p>	Nee
	3	<p>De bak door Amelisseweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee

4	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpssnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
5	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
6	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak	Ja
7	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
8	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
ZWE-00973	1 Aanleiding Conform het door de minister van Infrastructuur en Milieu, mevrouw Schultz van Haegen, vastgestelde OTB geeft aan dat de maatregelen zorgen voor een betere en veiligere doorstroming van het verkeer rondom Utrecht. Tegelijkertijd geeft de minister aan dat er daadwerkelijk maatregelen worden genomen om de kwaliteit voor de omwonenden te verbeteren. In beginsel een mooi streven waar het wij als omwonenden niet mee oneens zijn. Sterker nog, dit beginsel van verbetering van de leefomgeving, in een omgeving die wordt omgegeven door snelwegen (geluidoverlast en slechte luchtkwaliteit) omarmen wij ten zeerste.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen. In de beantwoording op de andere zienswijzepunten worden de door u genoemde aandachtspunten beantwoord.	Nee

	<p>In de, aan dit OTB, voorafgaande bewonersinformatie- en inspreekbijeenkomsten hebben wij altijd duidelijk aangegeven dat voor ons, belanghebbenden en bewoners van de Koppeldijk te Houten, de vermindering van geluidsoverlast en de verbetering van de luchtkwaliteit zeer belangrijk is. Wij hebben tijdens deze bewonersavonden aangegeven hoe op gemakkelijke en goedkope wijze, deze voor ons belangrijke pijlers, gerealiseerd kunnen worden. Helaas geeft de minister in dit OTB geen blijk dat deze adviezen zijn overgenomen of überhaupt zijn meegenomen in de besluitvorming. Daarnaast zijn bij ons, belanghebbenden en bewoners, grote vraagtekens gerezen over de juistheid van de cijfers (zowel de invoerparameters, invoergegevens huidige situatie, logische verkeersstromen A27/A12 en logischerwijs de uitkomst). Ons inziens (en bevestigd door de heer xxx) wordt bijvoorbeeld het huidige geluidscherm onjuist gedecimeerd, waardoor de berekeningen niet correct zijn.</p>		
2	<p>Rekenmodellen De gehanteerde rekenmodellen en invoer voor de verkeersstromen zijn gebaseerd op aannames die wij niet kennen. Ook de verkeersstromen zijn aannames waarvan wij de achterliggende parameters niet kennen. De algemene rekenkamer stelt in haar Brief 34300 XII 4 bij de begroting 2016: "In ons verantwoordingsonderzoek over 2014 constateerden wij dat Rijkswaterstaat niet voldoende personeel in dienst heeft met de vereiste (technische) kennis op de terreinen bouwtechniek en ICT en hierdoor de regie over bouwprojecten dreigt te verliezen. Ook voert Rijkswaterstaat niet bij alle bouwprojecten waarvoor hij verantwoordelijk is, een toets uit op de kwaliteit van de eindproducten. Onze conclusie luidde dat Rijkswaterstaat zijn rol van opdrachtgever kan versterken". "Meer inzicht moet door RWS worden gegeven in de beoogde maatschappelijke effecten en in de samenhang tussen kosten, prestaties en effecten voor de democratische besluitvorming vooraf en de controle achteraf". Wij zijn van mening dat de door de algemene rekenkamer genoemde situatie bij RWS leiden tot gerede twijfel of enerzijds RWS wel in staat is om de kwaliteitstoets op dit OTB uit te voeren, en anderzijds of RWS deze wel heeft uitgevoerd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Ten aanzien van de rekenmodellen en verkeersinstrumentarium het volgende. Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage is intern getoetst voor het gepubliceerd werd. Ook is het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r., die bevestigd heeft dat deze MER voldoende informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen laten wegen bij de besluitvorming over het tracébesluit. De Commissie heeft waardering voor de zorgvuldige wijze waarop de (m.e.r.-)procedure is doorlopen. De totale milieu-effectrapportage bevat veel informatie van hoge kwaliteit. In bijlage A van het deelrapport verkeer wordt nader ingegaan op de kwaliteit van het gehanteerde verkeersmodel NRM. Ook wordt gerefereerd aan de externe audit die een consortium onder leiding van TNO in 2012 heeft uitgevoerd op het NRM. De hoofdconclusie was: "De hoofdconclusie van de audit is dat het LMS en het NRM over het algemeen voldoen aan het gebruiksdoel van het maken van lange termijn prognoses en analyses van effecten van beleidsmaatregelen. Het bereik van de modellen is qua input en output voldoende breed en de berekeningen voldoen voor de meeste toepassingen waarvan vereist is dat ze met het LMS/NRM moeten kunnen worden doorgerekend aan de criteria uit het toetsingskader. De modellen gaan uit van wetenschappelijk geaccepteerde theorieën en halen of overstijgen het niveau van andere grootschalige nationale modellen in Europa." Ten aanzien van uw opmerking over de bevindingen van de Algemene Rekenkamer wordt het volgende opgemerkt. Daar waar onvoldoende kennis en expertise bij Rijkswaterstaat zelf in huis is, wordt deze ingehuurd, altijd onder de supervisie van de eigen organisatie om de kwaliteit te waarborgen. Toetsing van eindproducten is in deze fase nog niet aan de orde, anders dan de kwaliteitscheck van producten die al in- en extern plaatsvindt (zie hierboven). De maatschappelijke effecten zijn in de diverse fasen in beeld gebracht, zoals bij de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) en milieu-effectrapportage. In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten ten aanzien van de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Opgemerkt wordt dat te hanteren uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen met het NRM jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden steeds de meest recente</p>	Ja

		inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden. Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur. In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.	
3	<p>Geluidhinder</p> <p>Met betrekking geluidhinder stellen wij het volgende:</p> <p>A. Er is gerekend met onjuiste gegevens: In het OTB is gerekend met een 4 meter hoog geluidscherm. Na bestudering van het plan blijkt deze aanname onjuist. De extra rijstrook zal lager komen te liggen dan het huidige wegvak. Ca 3 jaar geleden is er een scherm geplaatst. Dit scherm is t.o.v. de huidige rijbanen 4 meter hoog en daarmee 6 meter boven het peil van onze woningen aan de Koppeldijk. Mede omdat dit op initiatief van Rijkswaterstaat is gebeurd, lijkt het ons dat dit noodzakelijk werd geacht en moeten wij nu minimaal de effecten van dit scherm in stand houden. In de voorliggende plannen wordt dit scherm verplaatst. Doordat de 2 nieuw aan te leggen banen ca 2 meter lager komen te liggen dan de bestaande en te handhaven banen, ligt dit scherm opeens 2 meter lager. Dit resulteert in het feit dat het scherm 10 meter meer naar de huizen en 2 meter lager wordt voor de bestaande rijbanen. Hierdoor wordt het thans al veel te lage geluidscherm nog veel lager te liggen, hierdoor kloppen de geluidsberekeningen niet en zal in de praktijk de geluidbelasting enorm toenemen. Dit betekent kortgezegd een grote verslechtering in het geluidniveau, doordat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Meer rijbanen, meer verkeer, meer geluid en dichter op de huizen • Met een lager scherm dan op dit moment is gerealiseerd. <p>Deze fout is op de bewoners inloopavond ook herkent (en erkent) door de heer xxx. In de berekeningen zijn aldus verkeerde invoergegevens gebruikt. Zoals is aangegeven is gerekend met onjuiste parameters, derhalve zijn de cijfers en berekeningen zoals in het OTB zijn genoemd incorrect. Een goede herberekening en afstemming met bewoners (over de inpassing en adequate oplossingen) is derhalve essentieel.</p>	<p>Het is niet zo dat er met onjuiste gegevens is gerekend: het bestaande geluidscherm kan met het project Ring Utrecht niet worden gehandhaafd en de meest voor de hand liggende locatie is langs het lager gelegen wegvak dat het dichtst bij de woningen ligt. Dit wegvak is, wat verkeersstroom betreft, vergelijkbaar met het wegvak waarlangs het geluidscherm in de huidige situatie staat. De werking van het scherm is beoordeeld in het akoestisch onderzoek en op die plek bleek het in combinatie met het stillere wegdek op de A12 doelmatig. De hoogte van het scherm is 4 meter, ten opzichte van het wegvak waarlangs het geplaatst wordt. Uit de rekenresultaten blijkt dat deze hoogte onvoldoende is voor Koppeldijk 11, waar ook met de maatregelen een overschrijding van 2 dB optreedt van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds toegestaan is. Bij de overige woningen kan wel worden voldaan aan deze toegestane waarde. Aan de saneringsdoelstelling, het verlagen van de geluidbelasting met 5 dB, kan met het beperkte budget dat op basis van het doelmatigheids criterium beschikbaar is, op deze locatie niet worden voldaan.</p>	Nee
4	<p>B. Keuze hoogte van scherm discutabel en niet transparant voor omwonenden Het OTB gaat uit van een 4 meter hoog scherm. Het uitgangspunt is dat dit voldoende bescherming moet bieden voor de belanghebbenden en bewoners van de Koppeldijk te Houten. Het plan kent geen enkele uitwerking waarom met een toename van rijstroken (en een toename van verkeer) een geluidscherm van 4 meter (dat in de praktijk 2 meter is, zie hierboven) adequaat is. Lunetten krijgt geluidschermen van 12 meter. Ook wij, bewoners van de Koppeldijk, hebben recht op adequate geluidmaatregelen om een verbetering van onze kwaliteit van leefomgeving te bewerkstelligen (van in ieder geval 5 DB). Deze verbetering wordt thans niet gerealiseerd en wij beroepen hierop en de noodzaak voor een leefbare omgeving voor de bewoners van de Koppeldijk zowel tegen geluidsoverlast als de verslechtering van de luchtkwaliteit.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>Bij het bepalen van de geluidbeperkende maatregelen wordt een zogenaamd doelmatigheids criterium gehanteerd. Aangezien er weinig woningen liggen bij de Koppeldijk, is het budget voor maatregelen beperkt en kan er hooguit een kort doelmatig scherm worden (terug)geplaatst bij de woning Koppeldijk 11. Aan de overzijde, in Lunetten, is vanwege de aanwezigheid van veel woningen veel meer budget en dus een omvangrijker maatregel doelmatig.</p>	Nee
5	<p>C. Onduidelijke invoergegevens Opvallend in de berekeningen van de geluidsniveaus in dBa:</p>	<p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden. Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder</p>	Nee

	afstand tot A12 Meter	Bestaand geluid dBa	Te verwachten geluidsniveau dBa			
	Koppeldijk 11	30	60	62		
	Koppeldijk 9	60	62	61		
	Koppeldijk 7a	100	61	60		
	Koppeldijk 7	175	61	59		
	Koppeldijk 5	275	61	59		
	Koppeldijk 3	600	59	53		
	<p>De relatie tussen de afstanden van de A12 en de bestaande geluidsniveaus zijn onjuist en naar verwachting zullen de invoerparameters ook niet juist zijn. Immers: 30 m grotere afstand geeft 2 dBa verslechtering.</p> <p>Wij raken niet overtuigd van de rekenkundige 1 dBa vermindering van het geluid, bij de aannames die bij berekeningen zijn gemaakt. Een toelichting hierop is niet vindbaar.</p> <p>Voor de gehele Koppeldijk (maar met name 11 en 9) zien wij eerder een verslechtering dan een verbetering.</p> <p>Wij verwachten dat de bestaande landschapscontouren niet in de berekening zijn meegenomen. Hierdoor worden eventueel te bereiken voordelen, die het landschap en de door ons gewenste, maar niet in de plannen opgenomen beplanting, ook niet benut. Opvallend is dat Koppeldijk 3 (ca 600 m verwijderd van de A12) Heeft geen voordelen meer van het ca 300 m lange scherm maar vind zijn voordeel uit 2 laags ZOAB (volgens de verklaring 6dBa bij 120Km/h) ondanks de verhoogde berekende verkeersintensiteit. Onze interpretatie van de dBa waarden voor en na realisatie, aan geeft dat het voordeel van dubbellaags ZOAB (stel bij 100Km/h) 5dBa geheel wordt opgeslokt door het verlagen van het scherm.</p>				<p>aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Koppeldijk en de Waijensedijk.</p> <p>In uw tabel met rekenresultaten zit een fout, waardoor het verloop van het geluidniveau onlogisch blijkt. De geluidbelasting met het project Ring Utrecht zal bij de Koppeldijk 3 maximaal 56 dB bedragen, dat is 2 dB minder dan de geluidbelasting die toegestaan is op basis van de huidige geluidproductieplafonds. Deze bedraagt namelijk 58 dB. De bepaalde geluidbelastingen zijn opgenomen in bijlage 9c van het 'Deelrapport geluid - Specifiek' van het akoestisch onderzoek en ook terug te vinden in de web viewer op internet.</p> <p>Als dan het verloop van de geluidbelasting bij de woningen wordt bekeken, dan is de reductie 1 tot 2 dB. Deze variatie komt voort uit de ligging en de afronding op hele dB's. Voor de woning die het dichtst bij de A12 ligt, nummer 11, is de verhoging van de geluidbelasting te verklaren door de andere positie van het geluidscherm, langs het lagere wegvak, waardoor andere wegvakken minder goed worden afgeschermd. De lagere geluidbelasting is het gevolg van het toepassen van een stiller wegdek op de A12, de A27 en op bijna alle verbindingswegen van het knooppunt Lunetten. De verlaging ten gevolge van dit type wegdek is groter dan de toename van het geluid door het verkeer tot 2036, zodat per saldo een lagere geluidbelasting resteert.</p> <p>In de berekening van de geluidbelastingen is rekening gehouden met alle elementen van het landschap die van belang zijn: hoogteverschillen zoals de oprit van de fietsbrug en het water van de Laagravense plas. Deze elementen veranderen niet ten gevolge van het project, zodat daar geen positief effect van is te verwachten.</p>	
6	<p>D. Laagravense plas. Een omgeving die geluid extra laat toenemen bij de woningen aan de Koppeldijk Houten:</p> <p>De omwonenden hebben al in eerdere sessies aangegeven dat het geluid over de Laagravense plas wordt verder gedragen (er staan geen geluidschermen), waardoor de geluidsoverlast vanaf dit deel van de snelweg zeer groot is. Het OTB beschrijft deze geluidsbron niet, terwijl deze daadwerkelijk het geluidniveau bij de woningen verhoogd (met name woning nr 5 en 3). Rijkswaterstaat zou dit onderzoeken en mee te nemen in de geluidsoverlast voor de omwonenden.</p> <p>Het geluidrapport en het OTB gaan niet in op deze punten van geluidsoverlast voor de bewoners van de Koppeldijk te Houten. De bewoners hebben tijdens de bewonersavonden altijd aangegeven dat beplanting (invulling hoe de beplanting op adequate en zeer goedkope wijze ingezet kan worden) een enorme geluidsvermindering oplevert.</p> <p>Omwonenden begrijpen niet waarom deze goedkope geluid reducerende maatregelen niet zijn opgenomen in het plan of in ieder geval door de minister zijn afgewogen op adequaatheid, kosten / baten.</p>				<p>Grote wateroppervlakken hebben inderdaad het effect dat het geluid minder wordt gedempt en dus verder draagt. Dergelijke oppervlakken zijn opgenomen in het gedetailleerde akoestische rekenmodel en worden meegenomen bij zowel het bepalen van de toetswaarde als de toekomstige geluidbelasting.</p> <p>Wat betreft uw wens om beplanting aan te brengen nabij de plas kan worden aangegeven dat tussen de A12 en het naar het zuiden verlegde fietspad groene beplanting is aangebracht. Mede naar aanleiding van het project Ring Utrecht en de bijbehorende watercompensatieopgave is het gebied deels heringericht door eigenaar en gebruiker.</p>	Ja
7	<p>E. Er is geen sprake van een verbetering, zoals de minister beloofd, maar met een verslechtering:</p> <p>De, door de minister, beloofde vermindering van 5 DB per woning wordt niet gehaald. Er zijn geen extra maatregelen benoemd om deze 5 DB wel te behalen en daarnaast wordt gerekend met onjuiste maatregelen en parameters.</p> <p>Kortom: het geluidonderdeel van het OTB A27/A12 Ring Utrecht ter hoogte van de Koppeldijk Houten is onjuist en incorrect en dient te worden herzien (in samenspraak met de omwonenden).</p>				<p>Uit aanvullend onderzoek, dat is uitgevoerd naar aanleiding van opmerkingen van bewoners op de informatieavond en de ingediende zienswijzen, is het akoestisch rekenmodel gecontroleerd en is nogmaals gebleken dat het wettelijk doelmatig geluidscherm ter hoogte van de Koppeldijk op de juiste wijze is bepaald. Het scherm, met een hoogte van 4 meter, wordt inderdaad langs een lager gelegen wegvak geplaatst, maar met deze maatregelen kan worden voldaan aan de geluidbelasting die volgens de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Voor een deel van uw woningen geldt echter dat gestreefd moet worden naar een afname van 5 dB, dat is echter niet mogelijk met doelmatige schermen. Een scherm wat op deze locatie een afname van 5 dB zou</p>	Nee

		kunnen bewerkstelligen voldoet niet aan het wettelijke doelmatigheids criterium voor geluidschermen.	
8	<p>Beperken geluidsoverlast gedurende de bouwwerkzaamheden.</p> <p>Bij de inzage van het OTB en de voorlichting door de Rijkswaterstaat wordt niet ingegaan welke voorzieningen tijdens de jaren durende bouw werkzaamheden worden getroffen om de overlast voor de omwonenden te beperken tot een aanvaardbaar niveau wordt niet ingegaan en wordt aan de aannemer overgelaten.</p> <p>a) Waar wordt de gebruikte procedure bepaald? In het Tracébesluit of door de uitvoerende aannemer.</p> <p>b) De aannemer moet worden verplicht de geluidsarme boor fundeer methode toe te passen en</p> <p>c) Adequate geluiddempende maatregelen nemen langs het hele uitgevoerde project.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
9	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>Evenals bij de geluidskwaliteit berekeningen is het voor de omwonenden onduidelijk welke parameters zijn gebruikt voor de berekeningen van de luchtkwaliteit.</p> <p>Bij de berekeningen voor de luchtkwaliteit zal in ieder geval uit gegaan zijn van de in het plan opgenomen fouten met betrekking tot het scherm (zie ook onderdeel geluid).</p> <p>Doordat de 2 nieuw aan te leggen banen ca 2 meter lager komen te liggen dan de bestaande en te handhaven banen, ligt dit scherm opeens 2 meter lager. Dit resulteert in het feit dat het scherm 10 meter meer naar de huizen en 2 meter lager wordt voor de bestaande rijbanen. Dit betekent kortgezegd een grote verslechtering van de luchtkwaliteit, doordat:</p> <p>Meer rijbanen, meer verkeer, meer uitlaatgassen en dichter op de huizen</p> <p>Met een lager scherm dan op dit moment is gerealiseerd.</p> <p>Deze fout is op de bewoners inloopavond ook herkent (en erkent) door de heer Van Wout.</p> <p>In de berekeningen zijn aldus verkeerde invoergegevens gebruikt. Zoals is aangegeven is gerekend met onjuiste parameters, derhalve zijn de cijfers en berekeningen zoals in het OTB zijn genoemd incorrect. Een goede herberekening en afstemming met bewoners (over de inpassing en adequate oplossingen) is derhalve essentieel. Graag geven wij als bewoners aan wat de mogelijkheden zijn om begroeiing naast de autoweg te realiseren. Een goede begroeiing komt onze luchtkwaliteit en leefbaarheid ten goede!</p>	<p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/680705019.pdf</p> <p>Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buitenstedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen.</p> <p>Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Vegetatie heeft weinig positief effect op de luchtkwaliteit langs de weg.</p> <p>Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Via het NSL wordt het project getoetst aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. Dit betekent dat binnen het NSL de effecten van het project op de luchtkwaliteit worden meegenomen.</p> <p>Het project A27A12 is gerealiseerd in 2029. Het project is dan ook opgenomen in het NSL voor het eerstvolgende NSL toekomstjaar 2030. Het NSL jaar 2030 is gekozen als toekomstjaar zodat beoordeeld kan worden of dan nog steeds aan de luchtnormen wordt voldaan, ook bij een groei van het verkeer in de jaren na 2026.</p>	Ja

			<p>Uit de meest recente NSL monitoring (2015) blijkt dat destijds overal langs het tracé van de wegaanpassing A27A12 wordt voldaan aan de Europese normen voor fijn stof en stikstofdioxide. Ook in 2030 na realisatie van het project zal aan de normen worden voldaan. Dit is het gevolg van de maatregelen uit het NSL waaronder de voortdurende aanscherping van de Europese emissienormen voor nieuwe voertuigen, die zorgen voor een verbetering van de luchtkwaliteit in de loop der jaren.</p> <p>Uit de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 blijkt dat in de referentiesituatie én in de projectsituatie in 2030 wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.</p> <p>Ook met een 2 meter lager geluidscherm zal de luchtkwaliteit nog steeds voldoen aan de Europese normen na realisatie van het project. De door u geconstateerde omissie met betrekking tot dit scherm is in het akoestisch onderzoek hersteld. Het heeft een niet merkbare invloed op de uitkomsten van de berekeningen voor de luchtkwaliteit.</p>	
10	<p>Conclusie Gezien hierboven beschrevene kan het ter inzage gelegde OTB niet, althans niet op zorgvuldige en rechtmatige wijze voor het deel waar de Koppeldijk te Houten, worden vastgesteld. Wij verzoeken u of de Minister van IenM dan ook het Tracébesluit niet overeenkomstig het ter inzage gelegde ontwerp vast te stellen. Wij vragen de minister om ook voor de bewoners van de Koppeldijk een verbetering in de leefomgeving te realiseren. Ons inziens kan dat door zeer gemakkelijke, goedkope en geluid reducerende/luchtkwaliteit verbeterende maatregelen.</p> <p>Verzoek Wij verzoeken de minister om het OTB aan te passen aangaande de volgende punten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De omwonenden te beschermen tegen geluidsoverlast en een verslechtering van de luchtkwaliteit door een goed en adequaat geluidscherm. 2. De omwonenden zijn van mening dat het huidige scherm in beginsel te laag is omdat aan de overzijde een 12 meter hoog scherm wordt geplaatst, waardoor er meer geluid en verslechtering van luchtkwaliteit zal optreden in de richting van de Koppeldijk. 3. Het scherm dient minimaal en ten principale te worden behouden tot 4 meter boven de bestaande rijbanen. 4. Door het lage scherm wordt het voordeel van dubbellaags ZOAB te niet gedaan. De hoogte van 12 m van het scherm aan de andere zijde van de weg werkt ook al niet in ons voordeel. 5. In overweging te nemen om het scherm in de richting Arnhem te verlengen. Hierbij in ogenschouw nemen dat de Koppeldijk niet haaks staat op de A12 waardoor de effectiviteit van het scherm aan de achterzijde van de panden niet optimaal is. Aan de zijde van verkeersplein Oudenrijn wordt de functie van het geluidscherm overgenomen door de contouren van het landschap 6. Aangeven wat de mogelijkheden zijn om begroeiing naast de autoweg mogelijk is. Een goede begroeiing komt onze luchtkwaliteit en leefbaarheid ten goede. Wij zijn bekend met het feit dat dennen en coniferen geen inheemse boomsoorten zijn, maar wijzen u erop dat onze ervaring aangeeft dat deze bijzonder positief werken op de luchtkwaliteit. Wilt u er rekening mee houden dat wij hier wonen en leven en luchtkwaliteit voor ons zeer belangrijk is, immers ook wij hebben recht op een leefbare omgeving. 7. Vanaf de Koppeldijk gezien, voor het gedeelte na de fietsbrug, zou het zeer wenselijk zijn om de kade waarop het fietspad richting Nieuwegein ligt te beplanten met lage begroeiing. Het geluid kaatst tegen deze grondwal en draagt daarna nog ver over het water. Een juiste begroeiing zou geluidsoverlast via deze 'plas' zeer sterk kunnen verminderen. 8. Geluid beperkende maatregelen tijdens de bouwfase (logischerwijs in afstemming met de omwonenden). 	<p>Zie voor de beantwoording van deze punten de beantwoording van de bovenstaande zienswijzepunten.</p>	Nee	
ZWE-00974	1	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreep). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.		
2	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlagings van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
3	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
4	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
5	In 2015 heeft de regering de Urgenda klimaatzaak verloren, en daarop toegezegd het vonnis te gaan uitvoeren. Dan is het onacceptabel dat de minister doorgaat met meer asfalt, omdat dat autogebruik, en de koolstofdioxide-uitstoot stimuleert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
6	In het ontwerptractébesluit staat geen woord over de bak veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg wordt vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd, waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
7	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	De bereikbaarheid van de regio moet wel verbeterd worden. Het is één van de redenen om in te zetten op beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee

		bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een andere: de aanleg van steeds bredere snelwegen. Die snelwegen zullen nieuwe auto's aantrekken. Ook vind ik geen optie terug het doorgaand verkeer ten noorden van Utrecht tussen A2 en A27 beter te faciliteren. Dat zou de zuidelijke A27 ontlasten zonder dat verbreding nodig is.		
	9	Het risico van scheuren van de folie moet afgewenteld worden op de gebruikers van het snelwegennet: jaren lang verkeersinfarct door ontbreken van de A27 tussen Lunetten en Rjinsweerd. Dit risico mag niet worden afgewenteld op de omgeving. Stel dit helder en juridisch hard vast in de projectbeschrijving van de verbreding van dit stuk A27	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	10	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	11	Om tot een positieve MKBA te kunnen komen bent u er blijkaar van uitgegaan dat de Nederlander nog 100 (honderd!) jaar lang accijns op benzine en diesel zal blijven betalen. Dan kunt u toch een heel stukje verder in de toekomst kijken dan ik ! Het lijkt mij ook echt totaal niet te rijmen met alle nationale en internationale afspraken omtrent CO2 uitstoot.	Deze manier om met accijns om te gaan is standaard in de werkwijze van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Het is inherent aan het gebruik van prognoses dat aannames over de toekomst gemaakt worden. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	12	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tracébesluit).	Nee
	13	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hooggraven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	14	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00975	1	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee
	3	Files kosten de mensen tijd. Natuurlijk willen we allemaal de ons toegemeten tijd zo aangenaam en nuttig mogelijk besteden, dus uw streven om dit reistijdsverlies zo veel mogelijk te beperken verdient absoluut bijval. Maar dan moeten natuurlijk wel de grootste knelpunten het eerst aangepakt worden. En dat is nu waar uw beleid tekort schiet. Want waar is dat reistijdsverlies het grootst? Dat blijkt niet op de snelwegen te zijn; het verbreden daarvan heeft daardoor weinig effect. Nee, het grootste tijdsverlies vindt plaats in of rond de stad. Nu is de ruimte in en om de steden beperkt, dus wegbreiding is daar toch al geen optie. Er is gelukkig een effectievere aanpak	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee

		<p>mogelijk: In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer-aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Park, binnenstad, etc). We moeten ook het fiets-verkeer sterk bevorderen. Er valt nog heel veel te verbeteren aan voorzieningen voor fietsers, en aan het OV-netwerk. En als we dat doen, zal het wegverkeer afnemen, en zullen de files verminderen, zonder dat we de wegcapaciteit hoeven te verhogen. Dat scheelt veel autoverkeer en dát is beter voor natuur, milieu, het klimaat – en dus ook voor de mens.</p>		
ZWE-00976	1	<p>De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.</p>	Nee
	2	<p>Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee
	3	<p>Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.</p>	<p>Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.</p>	Nee
	4	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	Nee
	5	<p>Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee
	6	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidssanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>	Ja

7	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het vlies scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
8	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).	Nee
9	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
10	De verbreding van de Ring Utrecht trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, dat juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding van de Ring veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
11	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Ja
12	Mensen in volkstuinten, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
13	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
14	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 nut en noodzaak - verkeersprognoses en paragraaf 2.9 klimaat en duurzaamheid.	Nee

	15	Dieselgate heeft duidelijk gemaakt dat ook nieuwe auto's veel NO _x uitstoten. In vele gebieden, waaronder Natura 2000, is nu al de stikstofdepositie te hoog. De PAS gaat dat niet oplossen, maar intussen verhoogt dit project wel de depositie daar. Om die reden mag het project niet doorgaan. Eerst moet u de naam Natura 2000 maar vvaar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
ZWE-00977	1	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Ja
	2	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	3	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	4	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
	5	Bereikbaarheid vergroten? Ik zie de Ring meer als een wurgende stinkstrop, waar zoals vaker weer de mindere inkomensgroepen het meest onder te lijden	Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de	Ja

	zullen hebben. Het zal eerder scheidend dan verbindend werken, niet alleen buurtlokaal maar ook psychologisch.	bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Bijkomend voordeel van een betere doorstroming op het hoofdwegennet is dat het (doorgaande) verkeer minder geneigd zal zijn om uit te wijken naar het onderliggend wegennet. De kans op sluipverkeer door bebouwde kommen neemt dus af. Er ontstaat ook meer ruimte op het onderliggend wegennet voor andere verkeersdeelnemers zoals fietsers en OV-gebruikers. Dit komt de leefbaarheid binnen de bebouwde kommen in de regio ten goede. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.	
6	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).	Nee
7	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
8	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
9	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
10	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja

11	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
12	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
13	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken kan het in enkele gevallen noodzakelijk zijn om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Specifiek voor de Verdiepte Ligging van de A27 zijn in het geactualiseerde MER de effecten onderzocht van de voorkeursbouwmethode met bemaling en een schermwand als beheersmaatregel om de effecten van de bemaling te beperken. Door de aanwezigheid van de schermwand zullen zich in de omgeving slechts beperkte effecten van de grondwaterstandverlaging voordoen. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten worden gemonitord. Indien nodig worden (tijdelijke) beheersmaatregelen genomen. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.	Ja
14	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
15	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
16	RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).	Nee
17	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste een stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
18	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de HogeKampse Plas en de Voordorpsedijk	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de	Ja

		<p>moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.</p>	<p>meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen.</p> <p>In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.</p>	
19		<p>Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.</p>	<p>Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.</p>	Nee
20		<p>Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.</p>	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm.</p> <p>In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.</p>	Nee
ZWE-00978	1	<p>Het belangrijkste motief voor mij om een zienswijze in te dienen is dat ik vind dat investeren in verbredingen van snelwegen niet meer van deze tijd is. In de eerste plaats omdat klimaatontwikkelingen het onverantwoord maken nog meer verkeer met voertuigen op fossiele brandstoffen te faciliteren. Deze verbreding zal bovendien de opmaat zijn naar weer een volgende verkeers bottleneck, want de te faciliteren groei van het verkeer zullen er weer nieuwe knelpunten ontstaan. Daarnaast zie ik in mijn eigen</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p>	Nee

	omgeving hele buurten dichtslippen, omdat steeds meer huishoudens twee of meerdere auto's bezitten. Een transitie naar schone energie is onvermijdelijk. Voorlopig is een volledige vervanging van fossiele brandstofauto's door emissieloze auto's nog niet te realiseren. De vraag is ook of we dat moeten willen. Dan houden we even goed files en houden we nog steeds al het blik op straat en in de buurt.		
2	Ik zou daarom erg graag zien dat we in Nederland gaan naar nieuwe vormen van vervoer: collectief, elektrisch (accu en/of met trolleysystemen), binnen enkele jaren wellicht onbemand en meer in het algemeen: auto's delen en ze daarmee optimaler gebruiken. Dat is een werkelijk vernieuwende manier om met verkeersproblematiek om te gaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).	Nee
3	De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Opvallend daarbij was dat Decisio ervan uitging dat de werkzaamheden helemaal geen extra kosten zouden opleveren door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Als die kosten worden meegeteld, verliest de de economische onderbouwing van het project zijn geldigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).	Nee
4	Door de veranderingen in en bij Amelissewaard vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
5	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtvervuiling voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
6	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee
7	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	Dedestijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja

	8	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	9	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een 5a MER aspecten geluidsschermbouw, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsschermbouw is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsschermbouw langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsschermbouw is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsschermbouw" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsschermbouw op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	Ja
ZWE-00979	1	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.	Ja
	2	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met	Ja

		de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het effect van de bemaling op de grondwaterstand in Lunetten beperkt blijft tot maximaal 5 cm. Verzakken van woningen als gevolg van de verandering in grondwaterstand kan daarom worden uitgesloten. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
3	Mensen in volkstuinen, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
4	Van goed, intelligent, beleid mogen we toch verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een slecht voorbeeld: als het al eventjes werkt, dan toch niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in versterkte mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer : dat kan beter, frequenter, en betrouwbaarder. Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, beter mee uit zullen zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
5	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verhoging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
6	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de 5a MER aspecten geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
7	Bereikbaarheid vergroten? Ik zie de Ring meer als een wurgende stinkstrop, waar zoals vaker weer de mindere inkomensgroepen het meest onder te lijden zullen hebben. Het zal eerder scheidend dan verbindend werken, niet alleen buurtlokaal maar ook psychologisch.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat na 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.	Ja
8	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.		
9	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelissewaard, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Ja
10	Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
11	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
12	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
13	Amelissewaard is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
14	De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
15	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Nee

ZWE-00980	1	Laagraven Investment bv is eigenaar van het voormalige veilingterrein op de Liesbosch. Op 3 mei jl hebben wij een uitnodiging ontvangen voor een presentatie van de plannen van Rijkswaterstaat van de verbreding van de A12 en A27, die zijn vastgelegd in het Ontwerp-Tracébesluit (OTB), dat vanaf 10 mei jl ter visie is gelegd. Aansluitend hebben wij aanvullende informatie ontvangen van de heer Stephan Lahaye (omgevingsmanager Rijkswaterstaat en een link naar een presentatie van de huidige situatie en het ontwerp (http://media.xkp.nl/RWS/RingUtrecht). In dit document zijn een aantal digitale kaarten weergegeven, te weten huidig, visualisatie, ontwerp en geluid. Ter plaatse van de afrit op de parallelbaan van de Al 2 vanuit het knooppunt Oude Rijd richting Lunetten naar de N408 richting De Liesbosch/Nieuwegein is in de huidige situatie sprake van twee (2) rijbanen voor rechtsaf. In de visualisatie en het ontwerp is sprake van slechts een (1) rijbaan. Wij hadden begrepen dat de twee rijbanen voor de rechtsaf naar Nieuwegein gehandhaafd zouden blijven om een goede verkeersafwikkeling te kunnen waarborgen. Wij gaan er dan ook vanuit dat hier een verkeerde tekening is toegevoegd en dat dit zal worden gecorrigeerd. Wij zijn content met de oplossing die is bedacht om het uitgaande verkeer vanaf de N408 richting de Al 2 vlotter te kunnen afvoeren (aanpassing van 1 baan naar 2 rijbanen en fly-over).	U bent content met de bedachte oplossing om het verkeer van de N408 richting de A12 in oostelijke richting. Uw opmerking met betrekking tot het aantal rijstroken op de Zuidelijke afrit is terecht. Het is inderdaad de bedoeling dat het huidige aantal rijstroken gehandhaafd blijft. Dit is in het tracébesluit hersteld. Deze wijziging is te vinden in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.	Ja
ZWE-00981	1	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
	2	5a MER aspecten geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een 5a MER aspecten geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan 5a MER aspecten geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	3	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	5	Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Limes belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).	Nee
	6	De 'Duurzame weg': een glazen overkapping over de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd is nooit in stemming gebracht, maar wordt niet nader onderzocht. Dit is zeer nalatig en dient alsnog te gebeuren. Positieve uitkomst moet worden meegenomen in ontwerp.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee

7	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Wet natuurbescherming. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 en 2017-2019 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 en 2017-2019 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is samengevat in het deelrapport Natuur 2020. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.6 van het Deelrapport Natuur, bijlage bij het TB.	Ja
8	Zonder een omschrijving van maatregelen om 5a MER aspecten geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
9	In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobiliteit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
10	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&W bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link https://www.rivm.nl/emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Ja
11	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
12	De 5a MER aspecten geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De 5a MER aspecten geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met 5a MER aspecten geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de 5a MER aspecten geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen.	Ja

		In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	
13	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefomgeving toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Nee
14	Het niet aanpakken van de enorme geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of, zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.	Nee
15	De bereikbaarheid van de regio moet dringend verbeterd worden, en gelukkig is dit ook zeker mogelijk ! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk voluit in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een andere : de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak is tot mislukken gedoemd. Sterker nog, het resultaat zal het tegenovergestelde zijn van het doel dat u beoogt. Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nog minder toegankelijk, en verzieken daar het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
16	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
17	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
18	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee

ZWE-00982	1	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpssnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
	2	In 2015 heeft de regering toegezegd het Urgenda klimaatvonnis te gaan uitvoeren. Daarbij past niet dat de minister van I en M doorgaat met meer asfalt, omdat dat autogebruik, en zodoende de CO2-uitstoot vergroot	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	3	Hoe kan u nu serieus zo'n groot project promoten, terwijl we nog maar net het klimaatakkoord hebben ondertekend? Weer een mooi geval van met de mond belijden maar het tegengestelde doen.. Zo lokt u nog meer verkeer naar en rond Utrecht, en zal er niks veranderen, behalve nog meer luchtverontreiniging en verkeerd kapitaalgebruik/kapitaalvernietiging.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	4	Terecht waarschuwt u ervoor dat broedvogels slecht tot broeden komen bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidsschermen te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
	5	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
	7	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

	kwelijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.		
8	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
9	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee
10	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidschermen.	Nee
11	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Nee
12	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	Ja
13	Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee

14	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
15	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee
16	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
17	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.	Nee
18	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
19	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
20	Volgens mij hebben al decennia geleden vele onderzoeken aangetoond, dat wegwitbreiding altijd tijdelijk helpt tegen files, maar dat er daarna een aanzuigende werking komt met dus een tegenovergesteld effect dan het beoogde. DOM dus, niet doen!! Uiteindelijk ben je met die Ringweg nog verder van huis, letterlijk en figuurlijk.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
21	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
22	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
23	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwitbreidingen is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de	Nee

			ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	
	24	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dicht bij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.	Nee
	25	Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerptractébesluit schiet in dezen ernstig tekort. Ik zou zeggen, leg eerst een beter uitgewerkt OTB voor, dan kunnen we verder praten.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering)	Nee
	26	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	27	Er zijn voldoende redenen om het project niet door te laten gaan. Maar als u desondanks vasthoudt aan de uitvoering ervan, dan is het belangrijk dat de omwonenden en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitvoering en de fasering van het project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.5 betrokkenheid na tractébesluit).	Nee
ZWE-00984	1	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.	Nee
	2	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	Ja
	3	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerptractébesluit niet compleet, en daarom wijst ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de	Nee

		Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.		
4	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee	
5	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee	
6	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee	
7	5a MER aspecten geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een 5a MER aspecten geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan 5a MER aspecten geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee	
ZWE-00985	1	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	2	De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	3	Aantasting van natuur en leefmilieu. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste van een stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en 5a MER aspecten geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee

	5	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptractébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptractébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptractébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptractébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptractébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
	6	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerptractébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Nee
ZWE-00986	1	Ik wil niet dat de A27 en de A12 breder worden. Als de weg breder wordt, dan komt er veel stank bij de kinderboerderij Koppelsteede in Lunetten. Want dan ligt die nog dichter bij de snelweg.	Dank je wel voor je brief. Heel goed dat je zo duidelijk aangeeft wat je van de plannen voor de snelweg vindt. Voor wat betreft de punten waar je je zorgen over maakt: De snelweg komt op die plek een paar meter dichter bij de kinderboerderij te liggen. Maar het scherm wat tussen de snelweg en de boerderij staat wordt hoger gemaakt. Hierdoor wordt de vuile lucht verder omhoog gebracht en verdund met schonere lucht daarboven zodat niet wordt verwacht dat je de weg meer gaat ruiken.	Nee
	2	Al de weg breder wordt komen er meer auto's langs. En bovendien komt er dan misschien toch een file. En ook het geluid wordt harder. De snelweg is al erg breed. En hij hoeft van mij niet breder.	Door de weg te verbreden komen er minder files op de snelweg. Er komen wel meer auto's, maar die kunnen beter doorrijden op de nieuwe weg. Omdat die auto's geluid maken staan er langs de weg schermen (muren) die het geluid minder hard maken. Als de weg verbreed wordt, worden de schermen hoger gemaakt. Bij de kinderboerderij wordt het daarom straks stiller dan het in 2016 was.	Nee
ZWE-00987	1	Ik woon aan de rand van Lunetten en heb een erg mooi uitzicht vanuit met name de achterkant van mijn huis. Mijn huis heb ik vooral vanwege dit uitzicht gekocht. Ik wil dit dan ook niet kwijtraken. Daarom wil ik u verzoeken om niets af te halen van het stuk groen in de kom van de A12 en de Waterlinieweg. Ik heb begrepen dat er een nieuwe geluidswal komt binnen de bestaande grens van de snelweg. Mijn verzoek aan u is om de bomen die er nu staan ook niet weg te halen voor bouwwerkzaamheden aan de weg of wal. Ik verzoek u om de nieuwe, hogere wal een zo natuurlijk mogelijk uiterlijk te geven, bijvoorbeeld door een grijze kleur met een begroeiing van een groenblijvende plant.	In het door u aangegeven gebied wordt inderdaad een nieuw geluidscherm aangelegd. Deze wordt groen ingepast. In deze fase is nog niet uit te sluiten dat er voor de aanleg van het scherm geen enkele boom moet wijken, maar dit wordt zo beperkt als mogelijk gehouden.	Nee
	2	De vermindering van geluidsbelasting juich ik toe; ik heb begrepen dat dit voor de situatie bij mijn huis betekent dat het van 58 naar 49 decibel gaat. Hopelijk hoef ik voor	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.	Ja

		<p>deze verbetering geen jaren meer te wachten. Naast het geluidsniveau heb ik ook grote zorgen over het niveau van luchtverontreiniging in mijn directe leefomgeving. Ik verzoek u om er alles aan te doen om dit zo ver mogelijk terug te dringen. Het liefste zie ik een overkapping van de snelweg bij deze plek met zoveel bewoners.</p>	<p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuילend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De ombouw van de Ring Utrecht A27/A12 is een groot project waarbij zowel de voorbereiding als de uitvoering tijd kosten. De realisatie start in 2018 en de werkzaamheden zullen in 2026 zijn afgerond. Wanneer de geluidsmaatregelen nabij Lunetten zullen worden gerealiseerd is nog onbekend. In de milieu-effectrapportage eerste fase is gekeken naar logische plaatsen waar een overkapping mogelijk zou zijn. Het knooppunt Lunetten viel direct af: een heel knooppunt overkappen is niet mogelijk. Overigens is een overkapping van de A12 ter plekke van het knooppunt Lunetten niet noodzakelijk en derhalve niet doelmatig omdat ruim aan de Europese luchtnormen wordt voldaan.</p>	
ZWE-00988	1	<p>Participant heeft begrepen dat RWS ten behoeve van de waterberging, een groot gedeelte (plusminus 1.5 hectare) nodig heeft van de gronden gelegen aan de Noordplas. Namens aandeelhouders van Houten Gein BV maakt Participant bij voorbaat bezwaar tegen deze grondverwerving. De reden daarvan is dat de gronden momenteel gebruikt worden voor recreatieve doeleinden. Participant heeft vernomen dat het de bedoeling is dat er duikers vanuit de Noordplas naar de nieuwe waterberging worden gegraven/gelegd. Participant maakt RWS daarop attent dat de Noordplas een vervuilde bodem bevat. Verder wil participant eventuele aankopen, hetgeen absoluut niet de voorkeur heeft, duidelijk inspraak in de locatie van de waterbergingen, om zodoende het recreatieve aspect zo min mogelijk aan te tasten. Participant suggereert een andere locatie te zoeken voor de waterberging.</p>	<p>In de periode tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit is overleg gevoerd tussen Rijkswaterstaat, u als erfpachter en de eigenaar over het gebied rondom de Laagravense plas. In dit overleg is gezocht naar een oplossing voor de waterberging, de duiker en de grondsanering in samenhang met het recreatief gebruik van het gebied. De gevonden oplossing is weergegeven in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.</p>	Ja
	2	<p>De fietsbrug sluit aan op de padenstructuur van Down Under. Wij zijn benieuwd naar de uitvoering en de nieuwe aansluiting. Mede doordat de huidige padenstructuur wordt gebruikt voor de Obstacle Run. De brug functioneert als toegangsweg voor recreanten die vanuit Utrecht naar Down Under willen. Een groot deel van de recreanten komt uit Utrecht waaronder uit de wijk Lunetten. Het verplaatsen kan gevolgen hebben op vermindering van de klandizie.</p>	<p>De fietsbrug wordt slechts over een beperkt aantal meters verplaatst. Dit heeft geen invloed op de padenstructuur in het gebied rond de Laagravense Plas, noch op het bezoek vanuit Lunetten bij Down Under. U zult worden betrokken bij de aansluiting van de fietsbrug op de padenstructuur.</p>	Nee
	3	<p>RWS heeft in haar plannen de compensatie van water gesitueerd langs het inundatiekanaal. Down Under maakt gebruik van deze grond langs dit kanaal voor</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwshade en nadeelcompensatie.</p>	Ja

		diverse activiteiten. In de totale planvorming is Down Under bereid in samenspraak te bestuderen waar compensatie wel kan plaatsvinden, onder welke voorwaarden en welke vergoeding daar tegenover staat. Het veranderen van bestemmingen 'land' in 'water' kan mogelijk in één bestemmingsplanwijziging plaatsvinden met de huidige planvorming van Down Under. Projectkosten, plankosten en uitvoeringskosten zijn volledig voor rekening van Rijkswaterstaat. Zij dienen onderzoek te doen naar de ontstaansgeschiedenis van de Noordplas en alle bijkomende kosten t.a.v. hergebruik grond en sanering van de onderlagen.	Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit is overleg geweest tussen de betrokken partijen bij de Laagravenseplas over de inpassing van de watercompensatie. In dit overleg is gezocht naar een oplossing voor de waterberging, het fietspad, de duiker in relatie tot het recreatief gebruik en de bedrijfsvoering. De oplossing die opgesteld is in dit overleg is opgenomen in de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.	
	4	Direct aanpalend van de grond van RWS ligt het terrein van Down Under. In de plannen geeft u aan dat het scherm verplaatst dient te worden. Wij zijn benieuwd of daar grond van Down Under bij betrokken c.q. onttrokken wordt. Graag geven wij een nadere toelichting en gaan we in gesprek met de planmakers om te komen tot een constructieve oplossing waarbij de bedrijfsvoering van Down Under niet geschaad wordt.	Het scherm wordt aangelegd op rijksgrond, zoals te zien is in de kaarten behorende bij het tracébesluit.	Nee
ZWE-00991	1	Tijdens het werken aan de weg zullen er voortdurend rijstroken worden afgesloten (u noemt dat afgestreept). De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de wijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik ga ervan uit dat dit rechtgezet wordt in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zal zijn om dit onzalige project af te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	2	De wetgeving omtrent lawaai begrijp ik niet. Wat ik wel begrijp is dat het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht als een deken over de stad ligt. Wat betekent dat voor de volksgezondheid? Kunt u dat in de berekeningen opnemen, al of niet gemonetariseerd?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
	3	Als bewoner van Lunetten kennen we de stilte al niet meer, en vrezan we enorme toename van lawaai bij bouw en na wegverbreding. Ten eerste dient u in het ontwerp-tracébesluit maatregelen te omschrijven m.b.t. voorkomen van geluidsoverlast tijdens de bouw en is uitvoering conform de huidige tekst niet toegestaan.	In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	4	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	5	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijst ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Nee

	6	We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4 luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse.	Nee
	7	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
	8	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet net niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
ZWE-00992	1	De aanname dat het verkeersaanbod blijft groeien is niet deugdelijk onderbouwd. Sterker nog, uit metingen van uw eigen RDW blijkt dat de verkeersintensiteit afneemt, deze lag in 2015 zelfs lager dan in 2014.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	2	Als bewoner van Utrecht Oost die dagelijks de tunnelbak van de A27 oversteekt, constateer ik een goede doorstroming van het autoverkeer, met slechts enige congestie tijdens ochtend- en avondspits. Alle autowegen inrichten op de piek-intensiteit tijdens de ochtend- en avondspits is een onhaalbaar idee, dan kunnen we half Nederland wel gaan asfalteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	3	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Dat wordt niet opgelost met nog meer en bredere snelwegen. Er is een goed snelwegennet rond de stad, vergroten van de capaciteit verplaatst het probleem naar de eerstvolgende 'bottleneck', waarmee het effect van de capaciteitsuitbreiding teniet wordt gedaan; de congestie verplaatst zich alleen naar een andere locatie, (op- en afritten en het onderliggend wegennet)	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	4	De bereikbaarheid van de regio wordt duurzaam verbeterd door in te zetten op minder automobilititeit en meer (en beter) openbaar vervoer. Dit sluit ook aan bij de mileudoelstellingen die, ook door dit kabinet zijn onderschreven. Het project is ook in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, die juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer en een verbetering van de leefkwaliteit. Zo dwarsboomt dit project de plannen van gemeente en regio om de (echte, dus niet alleen auto-)bereikbaarheid te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	5	De ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen gaat zeer snel. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is. De wereld hangt van innovatie	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.1 Nut en noodzaak verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen).	Nee

		af. Beweeg daarom mee met de ontwikkelingen, in plaats van ze te ontmoedigen. Wees innovatief.		
	6	Amelisweerd is een prachtige buitenplaats dicht bij de stad die door zeer veel inwoners van stad en regio hogelijkst wordt gewaardeerd om de natuurwaarde, de rust, recreatie en sportbeoefening. Verkleining van het eeuwenoude gebied zal de natuur-en belevingswaarde sterk doen afnemen. De geplande compensatie voor het verkleinen van Amelisweerd is onder de maat, slecht onderbouwd en op de verkeerde plek.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	7	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan Natuurnetwerk Nederland (NNN) compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
	8	De verbreding van de A27 is een project waarvan het nut op zijn zachtst gezegd omstreden is. Het is verworden tot een politiek prestige-project van een minister en haar ministerie. De argumenten voor verbreding zijn zwak. Lokaal bestuur en omwonenden worden niet gehoord.	De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.	Nee
	9	Ik hoop dat u beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om leefbaarheid, natuur en recreatiemogelijkheden vlak bij de stad Utrecht op te offeren aan een miljoenenverslindend project waarmee alleen de automobilist in de spits een paar minuten tijdswinst boekt.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.	Nee
ZWE-00993	1	Het voorliggende plan stuit op enkele grote uitdagingen in de uitvoering, waardoor dit project al een forse begroting heeft. Het is voor mij niet overtuigend dat deze hoge kosten gerechtvaardigd zijn, als je de opbrengsten van dit project er tegen afzet. Er is filevorming maar de files op dit traject staan niet prominent in de file top 50. Bovendien zal dit project, ook in de meest gunstige berekeningen van Rijkswaterstaat zelf, de files na oplevering niet oplossen. Dat betekent dat er veel gemeenschapsgeld wordt gestoken in een relatief klein probleem, dat ook nog eens niet wordt opgelost. Ik maak me ook zorgen over hoe reëel deze begroting is. Gezien de enorme budgetoverschrijdingen bij grote projecten in de afgelopen decennia en de uitdagingen in dit project, waarvan enkelen nog niet volledig zijn uitgedacht, lijkt mij overschrijding van budget en tijd te verwachten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	2	In het OTB is gekozen voor een ontwerpsnelheid van 130 km per uur. Dit als uitgangspunt voor een dergelijk project te kiezen lijkt mij een partijpolitieke keuze. Het lijkt erop dat dit uitgangspunt niet uit rationele overwegingen maar op emotionele gronden is gekozen. Uit onderzoek is gebleken dat 130 km per uur weinig tijdswinst oplevert, hooguit enkele minuten. Inmiddels is ook uit onderzoek gebleken wat het effect op luchtkwaliteit is. Aangezien de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, laat staan aan het streven van de WHO, is dit een belangrijk argument. Tel daarbij op de stijging van het aantal verkeersdoden (9% in 2015) waarvan het grootste deel op de 130 km-wegen. Minister Schultz heeft in de tweede kamer als argument genoemd dat 130 km per uur	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee

	kunnen rijden "beter aansluit bij de beleving van de weggebruiker." Waarmee het duidelijk is dat het emotionele argument hier prevaleert.		
3	Onderzoek wijst uit dat meer en bredere wegen leiden tot meer verkeer. Automobilisten zullen een alternatieve route minder snel overwegen, met als gevolg dat deze regio meer autoverkeer zal moeten verwerken. Dat betekent meer luchtvervuiling en geluidsoverlast. Het effect van de verbreding zal snel zijn uitgewerkt, zoals ook blijkt uit ervaring met de verbreding A2 en A4. De verwachting is dat in 2030 de vertraging gelijk is aan nu, veroorzaakt door meer verkeer op de Ring Utrecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
4	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
5	Heel recent zijn de effecten van de verbreding van de A4 duidelijk geworden. De VID stelt dat "duidelijk is dat met name de opdeling van de A4 bij Leiden in een hoofd en parallelbaan de doorstroming geen goed heeft gedaan. We staan weer vaker stil, dus kunnen we stellen dat de maatregelen averechts effect sorteren. De definitieve oplossing, die € 600.000.000 heeft gekost, geeft verdubbeling van de filedruk." In het OTB is op een zelfde manier sprake van het scheiden van verkeersstromen, waardoor flexibel gebruik van de weg onmogelijk wordt gemaakt. Het lijkt mij dat we hiermee hetzelfde effect zullen krijgen als nu blijkt op te treden op de A4.	In uw zienswijze verwijst u naar recente ervaringen met de verbreding van de A4 en dat een systeem van 2x6 rijstroken in de Bak afdoende zou zijn. Vanwege verkeersonveiligheid is een systeem van 2x6 rijstroken (zonder vluchtstrook) in de Bak, waarbij zware verkeersstromen elkaar moeten kruisen, niet gewenst. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp worden daarom de verkeersstromen in de Bak zoveel mogelijk uit elkaar gehaald, waardoor minder rijstrookwisselingen plaatsvinden, wordt voldoende wegcapaciteit in de Bak gerealiseerd om de huidige en toekomstige verkeersstromen af te kunnen wikkelen, en worden waar mogelijk vluchtstroken aangelegd. Hierbij is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen zoals bij de A4. In de noord-zuid richting komt namelijk een aparte hoofdrijbaan met 4 rijstroken naar de A12 richting Den Haag, en een hoofdrijbaan met 3 rijstroken naar de A27 richting Breda en A12 richting Arnhem. In de zuid-noord richting komt een hoofdrijbaan met 5 rijstroken naar de A27 richting Hilversum en de A28 richting Amersfoort/Utrecht, en een zogeheten bypass met 2 rijstroken van de A27 vanuit Breda naar de A28 richting Amersfoort.	Nee
6	Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximumsnelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden , blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
7	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. Er is een compensatieverplichting maar op de informatieavond van Rijkswaterstaat is pijnlijk duidelijk geworden dat deze compensatie van 16 hectare bos niet realiseerbaar is in de regio van dit tracé. Het afkopen is nog niet in de begroting opgenomen maar zal wel de realiteit zijn. De schade die hiermee wordt aangebracht is dus onherstelbaar. Deze regio	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee

		heeft al weinig groen, wat er is verdient bescherming. Het wordt steeds duidelijker hoe belangrijk groen in de directe nabijheid is voor de luchtkwaliteit. Met een steeds sneller groeiende bevolking in deze stedelijke regio is dit ook een economisch argument. Immers, het begint steeds duidelijker te worden wat de oplopende kosten zijn in gezondheidszorg bij slechte luchtkwaliteit.		
	8	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie, gebruikt in de huidige bak bij Amelisweerd, gaat daar de grondwaterstand veranderen. Wat hiervan de gevolgen zullen zijn op dit unieke natuurgebied is niet in kaart gebracht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	9	De bouwwerkzaamheden zullen minimaal 8 jaar in beslag nemen. Gedurende deze periode is er sprake van veel meer geluidsoverlast en verslechterde luchtkwaliteit. Deze periode acht ik onaanvaardbaar voor de grote groep bewoners langs dit tracé afgezet tegen wat daar uiteindelijk dan tegenover zou moeten staan.	In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord.	Nee
	10	De bouwperiode bedraagt (minimaal) 8 jaar. Dat is zo lang dat alle risico's goed in kaart gebracht moeten zijn. Hierover vind ik in de plannen te weinig of slecht toetsbare informatie. Wat zijn de risico's op: - veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd); - beschadiging van het folie; - trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen; - regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode; - verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van de stad Utrecht; - bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers; - verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast? Het OTB overtuigt niet dat gedurende de bouwperiode de veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden wordt geborgd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-00994	1	Vandaag wordt er een kindje in de straat 3. De baby van de burenhuizen. Als zij straks 50 zijn hoe ziet de wereld er dan uit? Zal er dan nog geweven worden op een weefgetouw? Of ontweven? Ik begrijp dat het verkeer uit alle windstreken langs Utrecht gaat, maar kan dat niet slimmer. Waarom nu nog altijd één mannetje in de auto's 's morgens. Ik zelf woon in Utrecht-oost en mijn offers zijn al groot genoeg geweest!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
ZWE-00995	1	Dit plan is inmiddels achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses).	Nee
	2	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onaanvaardbaar dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin! Het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt qua luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	3	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).	Nee

	4	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	Files kosten de mensen tijd. Natuurlijk willen we allemaal de ons toegemeten tijd zo aangenaam en nuttig mogelijk besteden, dus uw streven om dit reistijdsverlies zo veel mogelijk te beperken verdient absoluut bijval. Maar dan moeten natuurlijk wel de grootste knelpunten het eerst aangepakt worden. En dat is nu waar uw beleid tekort schiet. Want waar is dat reistijdverlies het grootst? Dat blijkt niet op de snelwegen te zijn; het verbreden daarvan heeft daardoor weinig effect. Nee, het grootste tijdverlies vindt plaats in of rond de stad. Nu is de ruimte in en om de steden beperkt, dus wegbreedbreiding is daar toch al geen optie. Er is gelukkig een effectievere aanpak mogelijk: In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer-aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Park, binnenstad, etc). We moeten ook het fiets-verkeer sterk bevorderen. Er valt nog heel veel te verbeteren aan voorzieningen voor fietsers, en aan het OV-netwerk. En als we dat doen, zal het wegverkeer afnemen, en zullen de files verminderen, zonder dat we de wegcapaciteit hoeven te verhogen. Dat scheelt veel autoverkeer en dát is beter voor natuur, milieu, het klimaat – en dus ook voor de mens.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	6	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidsscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen door het scherm te voorzien van geluidabsorberend materiaal.	Ja
	7	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld. In een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.	Nee
ZWE-00996	1	Mijn grootste bezwaar is wel dat de hele onderneming ongelooflijk veel geld kost en hoegenaamd niets gaat opleveren wat betreft vermindering van verkeersdrukke en files. Het is werkelijk zonde van zoveel geld waar zoveel mooie dingen mee gedaan zouden kunnen worden! Het hele project gaat ons alleen maar veel geluidsoverlast, luchtvervuiling en geld kosten. En daarbij zitten we ook nog eens voorjaren in de rotzooi tijdens de bouw.	In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord.	Nee
	2	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het definitieve TB. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

	kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit plan niet in uitvoering brengen!		
3	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
4	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bereiken. De geluidsschermen moeten overal tenminste 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Bovendien moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgestelde maatregelen.	Ja
5	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
6	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van het NNN zal plaatsvinden. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging 2020 is aangegeven hoeveel oppervlakte NNN hier gecompenseerd zal worden.	Ja
7	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over	Ja

		het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	
8	De EU voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 strenger worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
9	Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
10	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Nu zijn monumenten niet louter bedoeld als opsiering. Zij waarschuwen ons om fouten, gemaakt in het verleden, niet nogmaals te maken. Zo ook hier. Dit monumentje schreeuwt ons toe : "Zie af van dit zinloze project!" In plaats van goed te luisteren naar deze, voor u, "inconvenient truth", wilt u het nu domweg vernietigen. Een beetje respect,graag. Of schaamt u zich zozeer voor de onderneming waarmee u bezig bent, dat u het niet meer onder ogen durft te komen?	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
11	Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer, want als je toch geen files tegen komt ben je er lekker snel. Dit kan de stad maar ook de wereld (klimaat, energie, grondstoffen) niet aan. Dus geen verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.	Nee
12	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
13	De ecologische compensatie voor het vernietigen van delen van Amelisweerd is veel te slecht geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie wel geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
14	Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen door de tunnel? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien de zaak ontploft? Graag zie ik het antwoord op deze vragen, met een afweging of het allemaal wel dit risico waard is, in het TB.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping (van een tunnel is namelijk geen sprake). De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk	Nee

			bij een calamiteit zoals respectievelijk een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld een plasbrand.	
	15	Niet alleen wordt het onaangener om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
ZWE-00997	1	Het voorliggende plan stuit op enkele grote uitdagingen in de uitvoering, waardoor dit project al een forse begroting heeft. Het is voor mij niet overtuigend dat deze hoge kosten gerechtvaardigd zijn, als je de opbrengsten van dit project er tegen afzet. Er is filevorming maar de files op dit traject staan niet prominent in de file top 50. Bovendien zal dit project, ook in de meest gunstige berekeningen van Rijkswaterstaat zelf, de files na oplevering niet oplossen. Dat betekent dat er veel gemeenschapsgeld wordt gestoken in een relatief klein probleem, dat ook nog eens niet wordt opgelost. Ik maak me ook zorgen over hoe reëel deze begroting is. Gezien de enorme budgetoverschrijdingen bij grote projecten in de afgelopen decennia en de uitdagingen in dit project, waarvan enkelen nog niet volledig zijn uitgedacht, lijkt mij overschrijding van budget en tijd te verwachten.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
	2	In het OTB is gekozen voor een ontwerpsnelheid van 130 km per uur. Dit als uitgangspunt voor een dergelijk project te kiezen lijkt mij een partijpolitieke keuze. Het lijkt erop dat dit uitgangspunt niet uit rationele overwegingen maar op emotionele gronden is gekozen. Uit onderzoek is gebleken dat 130 km per uur weinig tijdswinst oplevert, hooguit enkele minuten. Inmiddels is ook uit onderzoek gebleken wat het effect op luchtkwaliteit is. Aangezien de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, laat staan aan het streven van de WHO, is dit een belangrijk argument. Tel daarbij op de stijging van het aantal verkeersdoden (9% in 2015) waarvan het grootste deel op de 130 km-wegen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	3	Minister Schultz heeft in de tweede kamer als argument genoemd dat 130 km per uur kunnen rijden "beter aansluit bij de beleving van de weggebruiker." Waarmee het duidelijk is dat het emotionele argument hier prevaleert.	In het ontwerp-tracébesluit wordt nergens genoemd dat een snelheid van 130 km per uur gehanteerd wordt.	Nee
	4	Onderzoek wijst uit dat meer en bredere wegen leiden tot meer verkeer. Automobilisten zullen een alternatieve route minder snel overwegen, met als gevolg dat deze regio meer autoverkeer zal moeten verwerken. Dat betekent meer luchtvervuiling en geluidsoverlast. Het effect van de verbreding zal snel zijn uitgewerkt, zoals ook blijkt uit ervaring met de verbreding A2 en A4. De verwachting is dat in 2030 de vertraging gelijk is aan nu, veroorzaakt door meer verkeer op de Ring Utrecht	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	5	Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is aan te raden om een maximum-snelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.	Nee
	6	Heel recent zijn de effecten van de verbreding van de A4 duidelijk geworden. De VID stelt dat "duidelijk is dat met name de opdeling van de A4 bij Leiden in een hoofd en parallelbaan de doorstroming geen goed heeft gedaan. We staan weer vaker stil, dus kunnen we stellen dat de maatregelen averechts effect sorteren. De definitieve oplossing, die € 600.000.000 heeft gekost, geeft verdubbeling van de filedruk." In het OTB is op een zelfde manier sprake van het scheiden van verkeersstromen, waardoor flexibel gebruik van de weg onmogelijk wordt gemaakt. Het lijkt mij dat we hiermee hetzelfde effect zullen krijgen als nu blijkt op te treden op de A4.	U pleit in uw zienswijze verwijst u naar recente ervaringen met de verbreding van de A4 en dat een systeem van 2x6 rijstroken in de Bak afdoende zou zijn. Vanwege verkeersonveiligheid is een systeem van 2x6 rijstroken (zonder vluchtstrook) in de Bak, waarbij zware verkeersstromen elkaar moeten kruisen, niet gewenst. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp worden daarom de verkeersstromen in de Bak zoveel mogelijk uit elkaar gehaald, waardoor minder rijstrookwisselingen plaatsvinden, wordt voldoende wegcapaciteit in de Bak gerealiseerd om de huidige en toekomstige verkeersstromen af te kunnen wikkelen, en worden waar mogelijk vluchtstroken aangelegd. Hierbij is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen zoals bij de A4. In de noord-zuid	Nee

		richting komt namelijk een aparte hoofdrijbaan met 4 rijstroken naar de A12 richting Den Haag, en een hoofdrijbaan met 3 rijstroken naar de A27 richting Breda en A12 richting Arnhem. In de zuid-noord richting komt een hoofdrijbaan met 5 rijstroken naar de A27 richting Hilversum en de A28 richting Amersfoort/Utrecht, en een zogeheten bypass met 2 rijstroken van de A27 vanuit Breda naar de A28 richting Amersfoort.	
7	Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximumsnelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
8	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. Er is een compensatieverplichting maar op de informatieavond van Rijkswaterstaat is pijnlijk duidelijk geworden dat deze compensatie van 16 hectare bos niet realiseerbaar is in de regio van dit tracé. Het afkopen is nog niet in de begroting opgenomen maar zal wel de realiteit zijn. De schade die hiermee wordt aangebracht is dus onherstelbaar. Deze regio heeft al weinig groen, wat er is verdient bescherming. Het wordt steeds duidelijker hoe belangrijk groen in de directe nabijheid is voor de luchtkwaliteit. Met een steeds sneller groeiende bevolking in deze stedelijke regio is dit ook een economisch argument. Immers, het begint steeds duidelijker te worden wat de oplopende kosten zijn in gezondheidszorg bij slechte luchtkwaliteit.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
9	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie, gebruikt in de huidige bak bij Amelisweerd, gaat daar de grondwaterstand veranderen. Wat hiervan de gevolgen zullen zijn op dit unieke natuurgebied is niet in kaart gebracht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
10	De bouwwerkzaamheden zullen minimaal 8 jaar in beslag nemen. Gedurende deze periode is er sprake van veel meer geluidsoverlast en verslechterde luchtkwaliteit. Deze periode acht ik onaanvaardbaar voor de grote groep bewoners langs dit tracé afgezet tegen wat daar uiteindelijk dan tegenover zou moeten staan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
11	De bouwperiode bedraagt (minimaal) 8 jaar. Dat is zo lang dat alle risico's goed in kaart gebracht moeten zijn. Hierover vind ik in de plannen te weinig of slecht toetsbare informatie. Wat zijn de risico's op: - veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd); - beschadiging van het folie; - trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen; - regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode;	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

		<ul style="list-style-type: none"> - verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van de stad Utrecht; - bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers; - verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast? <p>Het OTB overtuigt niet dat gedurende de bouwperiode de veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden wordt geborgd.</p>		
ZWE-00998	1	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijst ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidsanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.	Ja
	2	In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	3	Recentelijk hebben het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geconstateerd dat de aanleg van extra snelwegen in Nederland niet meer rendabel is.! Dat geldt dan toch zeker voor dit project, dat door alle ingrepen in de leefomgeving van mens, dier en plant toch al extra duur is. Zelfs organisaties als RAI, Bovag, ANWB, en andere belangenbehartigers van automobilisten, pleiten er allemaal voor files op te lossen door rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie. Daarentegen veroorzaken asfalt en wegverbredingen, zeker op de lange termijn, alleen maar méér files.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse en 2.2.4 advies centraal planbureau).	Nee
	4	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
	5	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdruk van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	6	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).	Nee

		weg daar in een betonnen bak en niet in een vlies gelegd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.		
ZWE-00999	1	Met oog op de aanlegfase die circa 10 jaar zal duren dient u te voldoen aan de EU-normen voor luchtverontreiniging voldoen, hetgeen volgens mijn gegevens niet het geval is. Voorts dient tijdens deze periode helderheid te bestaan over bijv. groepsrisico en gevaar van plasbrand.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	2	De EU voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 strenger worden. Een doorrekening van de nieuwe normen en de betekenis daarvan voor het autoverkeer moet uitgevoerd worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	3	Als overheid heeft u in dit kader een zorgplicht, en handelt u onrechtmatig bij schending van deze zorgplicht. Hel nalaten van bescherming terwijl u kunt weten dat gezondheidsschade voor omwonenden kan ontstaan vormt een onrechtmatige daad. en maakt u schadeplichtig.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.	Nee
	4	De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet net niet van toepassing is. Maar ik vind het heel raar dat een tunnel door hem een metertje korter te maken opeens veilig zou zijn. Ik mis dan ook een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwettunnel is.	De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan. Er is dus geen reden om een extra veiligheidsonderzoek uit te voeren.	Nee
ZWE-01000	1	Volgens mij hebben al decennia geleden vele onderzoeken aangetoond, dat wegbreiding altijd tijdelijk helpt tegen files, maar dat er daarna een aanzuigende werking komt met dus een tegenovergesteld effect dan het beoogde. DOM dus, niet doen!! Uiteindelijk ben je met die Ringweg nog verder van huis, letterlijk en figuurlijk.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).	Nee
	2	Mensen in volkstuinten, sportvelden, bossen langs de A27 zullen harder getroffen worden. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Ook zal de inhalatie van andere luchtverontreinigende stoffen toenemen. Inspanning door sporten langs de autoweg is niet goed vanwege verhoogde inhalatie van giftige stoffen. Recreanten in de natuur, zoals het bos Amelisweerd, worden ongewild getroffen door luchtvervuilende stoffen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	3	De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedssfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan.	De Groene Verbinding zorgt voor een toename van areaal waar gerecreëerd kan worden. Er gaan geen fietsverbindingen verloren, noch mogelijkheden tot varen. Ook alle wandelpaden worden hersteld of niet aangetast. In het hoofdstuk ruimtelijke kwaliteit wordt het effect op recreatief gebruik aangegeven. De aantasting is zeer beperkt.	Nee
	4	Het niet aanpakken van de onleefbaar grote geluidsoverlast langs de A12 kan niet worden getolereerd. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de reconstructie van de Ring indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).	Nee
	5	Het CPB heeft aangeraden dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig voor het project uit. Voordat u tot een dergelijk project besluit zou u dus eerst moeten bekijken hoe de economie zich ontwikkelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (advies centraal planbureau).	Nee

6	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijck en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
7	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht. Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.	Ja
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
8	De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
9	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg. Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm is een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor is een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan niet meer ter discussie. Het project A27/A1 is inmiddels gerealiseerd. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.	Ja
10	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

		eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.		
	11	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
ZWE-01001	1	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen : http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid ? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint ! Bezint eer ge begint ! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
	2	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptraacébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptraacébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptraacébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptraacébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptraacébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
	3	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen	Nee

		nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	
4	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelissewaard, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelissewaard wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele schade aan de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).	Ja
6	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
7	De bak door Amelissewaard is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw oplopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
9	Decisio heeft een MKBA uitgevoerd, waarbij Decisio eigen economische groeiscenario's heeft gebruikt. Alleen bij hun scenario van sterke groei had dit project een positief saldo. Intussen hebben PBL en CPB nieuwe scenario's openbaar gemaakt. Bij gebruik van die scenario's blijkt dit project helemaal niet meer rendabel te zijn, zelfs niet als de economie de komende 100 (!) jaar blijft groeien.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee
10	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

	11	Verbreiding van wegen en dus nog meer wegverkeer gaat niet samen met minder energiegebruiken en minder CO2-emissies. Trein, bus en (elektrische) fiets zijn het energiezuinigste, CO2-vrije alternatief. Dus geen verbreding van de Ring en geen nieuwe wegen meer.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgevalen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
	12	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
ZWE-01002	1	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen : http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstreken, onomkeerbare operatie begint! Bezint eer ge begint! Als de mensen ziek worden is het te laat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).	Nee
	2	De minister schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar 9 rijstroken. Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerptraacébesluit vol, en het mag dan ook niet OTB genoemd worden. Voordat een ontwerptraacébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief ontwerptraacébesluit 6 weken ter visie worden gelegd. Nu voldoet dat wat ter inzage ligt niet aan de eisen die je aan een ontwerptraacébesluit mag stellen.	Het viaduct krijgt twee extra rijstroken, bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerptraacébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.	Nee
	3	Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met Amelisweerd. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse	Nee

		van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.	
4	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
5	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Ja
6	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
7	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
8	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De onderdoorgang van dit viaduct wordt daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een flauw olopende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.	Ja
9	Decisio heeft een MKBA uitgevoerd, waarbij Decisio eigen economische groeiscenario's heeft gebruikt. Alleen bij hun scenario van sterke groei had dit project een positief saldo. Intussen hebben PBL en CPB nieuwe scenario's openbaar gemaakt. Bij gebruik van die scenario's blijkt dit project helemaal niet meer rendabel te zijn, zelfs niet als de economie de komende 100 (!) jaar blijft groeien.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

	10	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	11	Verbreiding van wegen en dus nog meer wegverkeer gaat niet samen met minder energiegebruiken en minder CO2-emissies. Trein, bus en (elektrische) fiets zijn het energiezuinigste, CO2-vrije alternatief. Dus geen verbreding van de Ring en geen nieuwe wegen meer.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).	Nee
	12	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
ZWE-01003	1	Geboren in 1917 heb ik NL zien veranderen. We werkten voor onszelf en de welvaart van nu. Die loopt hier en daar erg uit de hand. Als voormalig stuurman op de grote vaart zeg ik: niet méér asfalt, maar snelle draagvlugelboten.	Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.	Ja
ZWE-01004	1	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	De hoeveelheid stikstof die in de natuur op land, in het water en in zee terecht komt is nog steeds veel te groot. Dit geldt voor de depositie uit de lucht (droge en natte) op land, wateren en kustzeeën. Na de landbouw is het wegverkeer de hoofdbron van de stikstofstress. Er moet minder wegverkeer komen ipv. meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).	Nee
	3	Voor het ontwerptractébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.	Nee
	4	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014!. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.	Nee
	5	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande	Nee

		(vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.		
	6	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	7	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
	8	Doe meer aan verbetering en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, dat is de enige intelligente en toekomstbestendige oplossing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	9	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	10	De 'Duurzame weg': een glazen overkapping over de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisweerd is nooit in stemming gebracht, maar wordt niet nader onderzocht. Dit is zeer nalatig en dient alsnog te gebeuren. Positieve uitkomst moet worden meegenomen in ontwerp.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).	Nee
ZWE-01005	1	Uit de MKBA van Decisio blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.	Er zijn meer aspecten t.a.v. de verkeersveiligheid. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.	Nee
	2	Mij gaat echter vooral ook de kwaliteit van de leefomgeving zeer ter harte. Aanbod schept vraag, dus waar meer plek is voor autoverkeer, zal dat ook toenemen, omdat autorijden nu eenmaal comfortabeler is en minder moeite kost dan reizen met het openbaar vervoer. Bij toenemende verkeersdruk gaat de luchtkwaliteit achteruit, er is meer geluidshinder, en vooral dieren worden verdreven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking). De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.	Nee
	3	Daarnaast maak ik mii grote zorgen over het groen rondom de stad. U ondersteunt de slogan "Groen moet je doen", maar oude bomen, in Amelisweerd zelfs eeuwenoude bomen, dragen veel meer bij aan kwaliteit van leven en zuurstofvoorziening van inwoners van Utrecht dan nieuwe kleine boompjes of laqe groenstroken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	4	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijkstraak en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	5	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-eeen-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee

6	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.	Nee
7	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de destijds dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de kievit geen compensatieplicht.	Ja
8	Dieselgate heeft duidelijk gemaakt dat ook nieuwe auto's veel NO _x uitstoten. In vele gebieden waaronder Natura 2000, is nu al de stikstofdepositie te hoog. De PAS gaat dat niet oplossen, maar intussen verhoogt dit project wel de depositie daar. Om die reden mag het project niet doorgaan Eerst moet u de naam Natura 2000 maar waar maken.	De destijds in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.	Nee
9	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).	Nee
10	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderswem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderswem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de wetgeving destijds geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidsschermen.	Nee

ZWE-01006	1	De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4) en paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	2	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. In de berekeningen voor de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 zijn de meest recente emissiefactoren toegepast.	Nee
	3	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
	4	Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woonwerk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.	Nee
	5	In 2015 heeft de regering toegezegd het Urgenda klimaatvonnis te gaan uitvoeren. Dan is het onacceptabel dat de minister doorgaat met meer asfalt, omdat dat autogebruik, en daarmee de kooldioxide uitstoot stimuleert.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	6	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidsschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	7	Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstof ruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?	Het kabinet heeft diverse maatregelen genomen om de depositie van stikstof op kwetsbare natuurgebieden te verminderen. De meest relevante maatregel voor het project Ring Utrecht is de landelijke beperking van de maximum snelheid op snelwegen overdag op 100 km/uur. Andere maatregelen zijn gericht op de landbouw, zo is er budget vrijgemaakt voor boeren die willen stoppen met het houden van vee. De stikstofruimte wordt binnen het rijksbeleid verdeeld over de diverse sectoren zoals landbouw, infrastructuur, industrie en bouw. In de Passende Beoordeling 2020 zijn de stikstofdeposities op Natura2000-gebieden bepaald. Voor Natura2000-gebied Veluwe is een compensatiepakket vastgelegd in het Tracébesluit 2020.	Ja
	8	Mag ik verzoeken de argumenten van de Kracht van Utrecht mee te wegen? Deze organisatie heeft een goede analyse gemaakt van nut en noodzaak: zie http://krachtvanutrecht-initiatief.nl/joomla/dossier-ring-utrecht/artikelen-over-ring-utrecht/447-mkba-ring-utrecht-in-nieuwe-wlo-scenarios . U wilt toch niet beweren dat wij vanaf nu 100 jaar lang in hoge economische groei blijven, dat wij vanaf nu 100 jaar lang op fossiele brandstof blijven rijden, EN dat de Nederlandse maatschappij geen extra kosten te verduren krijgt omdat u jarenlang wegen moet afsluiten? Elk van deze beweringen is onrealistisch, maar als u dat voor minstens 1 ervan zou toegeven zou u direct besluiten het hele project te schrappen wegen ontbreken van rendement.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).	Nee

	9	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukte van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	10	Ofschoon u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een groot risico aan de uitvoering en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een tombola.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
ZWE-01008	1	Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximumsnelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.	De maximumsnelheden die in de huidige situatie gelden, blijven met realisatie van het tracébesluit gehandhaafd, met uitzondering van de in art. 1.6 van het besluit genoemde wegvakken. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	Ja
	2	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. Er is een compensatieverplichting maar op de informatieavond van Rijkswaterstaat is pijnlijk duidelijk geworden dat deze compensatie van 16 hectare bos niet realiseerbaar is in de regio van dit tracé. Het afkopen is nog niet in de begroting opgenomen maar zal wel de realiteit zijn. De schade die hiermee wordt aangebracht is dus onherstelbaar. Deze regio heeft al weinig groen, wat er is verdient bescherming. Het wordt steeds duidelijker hoe belangrijk groen in de directe nabijheid is voor de luchtkwaliteit. Met een steeds sneller groeiende bevolking in deze stedelijke regio is dit ook een economisch argument. Immers, het begint steeds duidelijker te worden wat de oplopende kosten zijn in gezondheidszorg bij slechte luchtkwaliteit.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.	Nee
	3	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie, gebruikt in de huidige bak bij Amelisweerd, gaat daar de grondwaterstand veranderen. Wat hiervan de gevolgen zullen zijn op dit unieke natuurgebied is niet in kaart gebracht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	4	De bouwwerkzaamheden zullen minimaal 8 jaar in beslag nemen. Gedurende deze periode is er sprake van veel meer geluidsoverlast en verslechterde luchtkwaliteit. Deze periode acht ik onaanvaardbaar voor de grote groep bewoners langs dit tracé afgezet tegen wat daar uiteindelijk dan tegenover zou moeten staan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee

5	<p>De bouwperiode bedraagt (minimaal) 8 jaar. Dat is zo lang dat alle risico's goed in kaart gebracht moeten zijn. Hierover vind ik in de plannen te weinig of slecht toetsbare informatie.</p> <p>Wat zijn de risico's op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd); - beschadiging van het folie; - trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen; - regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode; - verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van de stad Utrecht; - bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers; - verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast? <p>Het OTB overtuigt niet dat gedurende de bouwperiode de veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden wordt geborgd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	Nee
ZWE-01009	<p>1 Niet effectief</p> <p>Files kosten tijd. Natuurlijk willen we dat vermijden, dus uw streven om dit reistijdsverlies zo veel mogelijk te beperken verdient bijval. Maar dan moeten natuurlijk wel de grootste knelpunten het allereerst aangepakt worden. En dat is nu precies waar uw beleid de fout in gaat. Want waar is dat reistijdverlies het grootst? Dat blijkt niet op de snelwegen te zijn; het verbreden daarvan heeft daardoor weinig effect. Nee, het grootste tijdverlies vindt plaats in of rond de stad! Nu is de ruimte in en om de steden beperkt, dus wegbreiding is daar geen optie. Het is als bij een flessenhals: een bredere fles leidt alleen maar tot extra trage doorloop. Er is gelukkig een veel betere aanpak mogelijk: we moeten het fiets-verkeer en het openbaar vervoer sterk bevorderen. Er valt nog heel veel te verbeteren aan voorzieningen voor fietsers, en aan het (JV-)netwerk. En als we dat doen, zal het wegverkeer afnemen en zullen de files verminderen, zonder dat we de wegcapaciteit hoeven te verhogen. Bovendien genereert meer asfalt - zoals vele onderzoeken steeds weer aantonen - na een korte gewenningsperiode alleen maar meer files. Mocht u toch bang blijven voor files, dan bestaat er een effectievere toekomst-vaste strategemaatregel zonder extra asfalt: namelijk het rekening rijden. Zelfs de complete autolobby pleit daar voor.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>In het MER Eerste Fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Dit geldt ook voor het project Ring Utrecht. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020 bij het TB.</p> <p>Er zijn knelpunten op het onderliggend wegennet. Samen met de provincie de gemeenten is in dit project gestudeerd op de overgang tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet (zie ook hoofdstuk 6 deelrapport Verkeer). Op basis hiervan zijn de ontwerpen van de aansluitingen geoptimaliseerd. Ook erkennen de gemeenten en de provincie dat zij aan zet zijn om een aantal knelpunten te gaan oplossen. Hiervoor worden al studies gestart. Het project Ring Utrecht leidt per saldo tot een verbetering van de doorstroming van het onderliggend wegennet omdat verkeer weer de Ring Utrecht neemt in plaats van te gaan sluipen (zie hoofdstuk 8 van het deelrapport Verkeer bij het OTB en de oplegnotitie Verkeer 2020).</p>	Ja

2	<p>Misleidend Ik vind het ronduit misleidend als U schrijft: "verbreden van het viaduct Universiteitsweg [voor] twee vrije ambulancestroken". Het blijkt te gaan om een verbreding van 4 naar maar liefst 7 rijstroken (x2). Met dergelijke misleidende informatie staat het ontwerp-tracébesluit vol, en het dan ook niet mag ontwerp-tracébesluit genoemd worden. Voordat een ontwerp-tracébesluit kan leiden tot een TB moet er een echt, informatief en representatief OTB 6 weken ter inzage worden voorgelegd. Nu voldoet het niet aan de eisen die je aan een OTB moet stellen.</p>	<p>De kwaliteit van het milieu-effectrapport (MER) en de onderzoeken die daarbij horen worden getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r.. Zij heeft in haar eindoordeel de informatie in het MER als 'zorgvuldig en van hoge kwaliteit' beoordeeld. Intrekken van het ontwerp-tracébesluit en de milieu-effectrapportage vanwege onvoldoende kwaliteit is daarmee niet aan de orde.</p> <p>Het viaduct krijgt twee extra rijstroken bestemd voor de ambulancestroken. Daarnaast zijn bij de op- en afritten extra opstelstroken noodzakelijk. In de huidige situatie eindigen de opstelstroken net voor het viaduct, deze dienen echter verlengd te worden om de hoeveelheid verkeer van en naar de uithof goed af te wikkelen. Beide aanpassingen samen leidt tot negen stroken op het midden van het viaduct, waar er in de huidige situatie vier liggen. Deze breedte en deze rijstrookindeling staan op kaart 6 van de kaartenmap. Deze kaarten hebben ter visie gelegen. Hiermee is in het ontwerp-tracébesluit op correcte wijze beschreven welke maatregelen worden genomen, en is alle informatie beschikbaar die nodig is om een goede belangenafweging te maken.</p>	Nee
3	<p>Ook vind ik het misleidend dat veel kosten niet zijn meegerekend in de kosten-batenanalyse die u door Decisio heeft laten uitvoeren. Dit geldt onder andere voor de maatregelen die nodig zijn om te voorkomen dat de regio op kritische momenten - waarop het verkeer over de snelwegen tijdelijk moet worden omgeleid - onbereikbaar wordt. Daarmee heeft u de volksvertegenwoordiging om de tuin geleid. Zie ook mijn onder 'onvolledig' genoemde punten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Realisatie van het project Ring Utrecht leidt tot een structurele, permanente verbetering van de doorstroming. Tijdens de realisatie van het project kan het echter gebeuren dat de doorstroming tijdelijk minder is als gevolg van snelheidsbeperkingen, tijdelijke afsluitingen, tijdelijke wegomleggingen, omrijroutes, etc. Het pakket aan tijdelijke maatregelen was ten tijde van de uitvoering van de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) onbekend - en daarmee het effect ervan op de reistijd-baten eveneens. Conform de handreiking MKBA zijn de kosten die gemaakt worden voor die tijdelijke maatregelen daarom kwalitatief beschreven.</p>	Nee
4	<p>Onnodig milieubelastend Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, stikstofoxiden, bandenslijtage, remslijpsel en asfaltslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen verergeren. Als de gekozen ontwerp-snelheid vergroot wordt naar 120 km per uur zal dit nog erger worden. Door te gaan voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de luchtverontreiniging afnemen. Dit is erg belangrijk omdat de luchtkwaliteit in het Utrechtse niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan de WHO normen. Als de maximum snelheid naar 80 gaat is verbreding niet meer nodig. Dan zal de luchtkwaliteit in en om Utrecht nog meer verbeteren door afname van de roetuitstoot. Trouwens ook de milieubelasting ten gevolge van het grondstoffen- en energiegebruik die de productie van de benodigde materialen en de uitvoeringswerkzaamheden met zich meebrengen, rechtvaardigen een kritische houding ten aanzien van extra asfalt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid en 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet na de realisatie aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging naar 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur)</p> <p>In hoofdstuk 8 van het MER Tweede Fase worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. In de Oplegnotitie Luchtkwaliteit 2020 is aangegeven dat in de huidige situatie de PM_{2,5} concentratie maximaal 14 µg/m³ is en zal afnemen naar maximaal 9 µg/m³ in 2030, ook na realisatie van het project.. Deze maximale concentratie in 2030 ligt onder de WHO streefnorm van 10 µg/m³. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de</p>	Ja

		achtergrondconcentraties door de NSL maatregelen. Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma NSL. Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de Europese normen van fijn stof te voldoen.	
5	<p>Kwetsbare en onvervangbare waarden in het geding</p> <p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde, met vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. In 1980 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat het landgoed zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is toen gekozen voor een ruimte besparende betonnen bak met verticale wanden. Door de bak alsnog breder te maken gaat u aan de uitspraak van de rechter voorbij. Daarnaast zullen de werkzaamheden rond de bak door Nieuw-Amelisweerd - bijvoorbeeld door lekragen van het folie of plaatsing van bentonietwanden - tot veranderingen leiden in de grondwaterstand en -stromingen met mogelijk fatale gevolgen voor de bomen aldaar. Zowel vernatting als verdroging zal de oorzaak zijn van sterfte van de eeuwenoude bomen. U mag dit risico niet nemen. U zult in het TB moeten opnemen welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dit niet gaat gebeuren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p> <p>De uitspraak waaraan u in uw zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerveerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Actie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. Uit het thans voorliggende ontwerptractébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, blijkt dat niet langer met de huidige bakconstructie kan worden volstaan, wanneer extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd. Dit geldt des te meer wanneer eisen van verkeersveiligheid worden meegenomen. Bovendien geldt dat met dit ontwerptractébesluit ten behoeve van de wegverbreding op de A27 nieuwe bestemmingen zullen worden vastgesteld, die in de plaats zullen treden van de thans geldende planologische voorschriften.</p> <p>In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.</p>	Ja
6	<p>Datzelfde verwacht ik ten aanzien van de negatieve gevolgen voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Ik breng u graag in herinnering dat de Nieuwe Hollandse Waterlinie genomineerd is voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst in 2019. Het zou daarom passend zijn om de verstoring die de aanleg van de A27 heeft aangericht te herstellen, in plaats van het allemaal erger te maken. Ik vraag u die garanties mee te nemen in de plannen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	Nee
7	<p>Onvolledig</p> <p>Maar de gevolgen reiken verder. Tijdens de werkzaamheden wordt het grondwater verpompt. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het indien bij de werkzaamheden het folie beschadigt. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u met mij de conclusie delen dat het project Nederland vooral schaadt. Hoewel u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft onderzocht, geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging ervan. Er is een groot uitvoeringsrisico en dat dient dan ook in kaart te worden gebracht in het ontwerptractébesluit, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p> <p>Door trillingen in de bodem ten gevolge van de werkzaamheden kunnen ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang en na afronding van de werkzaamheden – bouwkundige voor- en eindopnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De voor- en eindopnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p>	Ja

	<p>voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het OTB schiet in dezen ernstig tekort. Ook op dit punt ben ik van mening dat uitvoering van het voorgenomen tracébesluit pas aan de orde kan zijn als u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Maar die ontbreken tot nu toe.</p> <p>In combinatie met alle andere bezwaren is het daarom onverantwoord aan dit project te beginnen. Ik zou zeggen, leg op zijn minst eerst een beter uitgewerkt OTB voor.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).</p> <p>In het geactualiseerde MER zijn de effecten van de gekozen voorkeursbouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) binnen een waterremmende schermwand in beeld gebracht.</p> <p>Met deze beheersmaatregelen leidt een eventuele (tijdelijke) beschadiging van de folie niet tot negatieve effecten.</p>	
8	<p>Achterhaald</p> <p>Aan alle kanten is te zien dat de economie minder groeit; dat mensen meer thuiswerk' doen; dat er meer flexwerk is; dat we minder fossiel gaan en in toenemende mate gebruik maken van deelauto's Kortom: uw gigantische wegoperatie lijkt hopeloos verouderd en in geen 100 jaar terug te verdienen. Er zijn zinvoller en duurzamer manieren om werkgelegenheid en economie te stimuleren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak, (verkeersprognoses en gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Het project Ring Utrecht beoogd verkeers- en leefbaarheidsknelpunten aan te pakken en niet om de werkgelegenheid en economie te stimuleren. Dat kan overigens wel een gunstig bijeffect zijn.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r. uit 2016.</p> <p>In de oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen.</p> <p>Opgemerkt wordt dat te hanteren uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen met het NRM jaarlijks worden bijgesteld. Daarbij worden steeds de meest recente inzichten van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot landelijke mobiliteitsontwikkelingen gebruikt, aangevuld met informatie over de (beleids)voornemens van regionale overheden.</p> <p>Op basis van de nieuwe verkeerscijfers zijn ook de onderzoeken naar leefmilieu en gezondheid geactualiseerd. Zie de desbetreffende oplegnotities voor geluid, lucht en natuur.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p>	Ja
9	<p>Niet doen dus</p> <p>Ik ben zeker niet volledig in mijn hierboven genoemde bezwaren, maar ze lijken me afdoende om te onderbouwen dat ik u dringend wil verzoeken het voorgenomen ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht A27/A12 niet uit te voeren. In plaats daarvan zou u de vergroening van de economie dienen te 'stimuleren met mobiliteitsalternatieven die onze schaarse ruimte en ons waardevolle landschap, natuur, milieu en klimaat daadwerkelijk sparen. Voor ons aller toekomst.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	Nee
ZWE-01010	<p>1 De bereikbaarheid van de regio moet dringend verbeterd worden, en gelukkig is dit ook zeker mogelijk ! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk voluit in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>	Nee

	hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een andere : de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak zal niet tot het gewenste resultaat leiden. Sterker nog, het resultaat zal zijn doel totaal voorbijschieten. Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nóg minder toegankelijk, en verzieken daar het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!		
2	Gebieden die al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
3	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
4	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Nee
5	Bereikbaarheid vergroten? Ik zie de Ring meer als een wurgende stinkstrop, waar zoals vaker weer de mindere inkomensgroepen het meest onder te lijden zullen hebben. Het zal eerder scheidend dan verbindend werken, niet alleen buurtlokaal maar ook psychologisch.	Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. En het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.	Nee
6	Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een uiteindelijk tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
7	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.	Nee
8	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	De fly-overs van Rijnsweerd bevinden zich midden in het verkeersknooppunt. Vanuit veel gezichtspunten zullen deze fly-overs niet zichtbaar zijn omdat er ofwel bebouwing ofwel geluidsschermen zijn die het zicht op deze fly-overs onttrekken.	Nee
9	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke	Ja

			<p>kaders. De Wet natuurbescherming beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Door buiten het broedseizoen te werken of voorafgaand aan het broedseizoen met de werkzaamheden te beginnen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen worden overtreden en wordt voldaan aan de algemeen geldende zorgplicht.</p> <p>Op grond van de Wet natuurbescherming geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.</p>	
10	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).		Nee
11	De EU koerst op 40% (of 45%?) reductie van de CO2-emissies en een aandeel van 25% (of 30%?) duurzame energie in 2030 ten opzichte van 1990. Dit is een ongekende opgave, zeker ook voor de verkeerssector. Overstap op de zuinigste manieren om onze mobiliteit te realiseren is nodig. Het relatief energieverkwistende wegverkeer zal een veel kleiner aandeel krijgen in mobiliteit en transport en/of door treintje-rijden energiezuiniger worden. In beide gevallen is er minder wegcapaciteit nodig. De verbreding van de Ring berust op visies van voor de agendering van het klimaatprobleem.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak en paragraaf 2.9 Klimaat.		Nee
12	RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvast strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).		Nee
13	Door de veranderingen in en bij Amelissewaard vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).		Nee
14	De overlast tijdens de bouw kan erg ernstig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de rijksweg ten dele wordt afgesloten. En dan geeft het geen pas om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Totdat dit goed geregeld is is het OTB onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).		Nee
ZWE-01011	<p>1 Nut en noodzaak</p> <p>Allereerst onderschrijft de Gemeente Bunnik de algemene vraag die door de Provincie Utrecht en de Gemeente Utrecht in hun zienswijzen naar voren komt. Ons inziens is het van groot belang dat nut en noodzaak, en dus het maatschappelijk rendement van de voorziene investering van 1,2 miljard, aangetoond wordt op basis van de meest recente inzichten en trends. De signalen die recent onder andere vanuit het CPB naar buiten komen maken het wenselijk om op dat punt een actueel en helder beeld te formuleren. Een beeld dat ook een grote mate van toekomstbestendigheid moet hebben. Wij vragen u derhalve om een helder antwoord op die vraag.</p>	<p>In de - aanvullende - oplegnotitie Verkeer 2020, heeft een actualisatie van de verkeersmodelberekeningen plaatsgevonden. De meest recente toekomstscenario's voor de lange termijn inclusief de meest recente inzichten t.a.v. de genoemde ontwikkelingen zijn meegenomen in de modelberekeningen. Zie de bijlage bij de oplegnotitie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde uitgangspunten en bronnen.</p> <p>In het OTB is aangetoond dat door realisatie van het project Ring Utrecht de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert terwijl de leefbaarheid gelijkwaardig blijft en waar mogelijk verbetert. De aanvullende berekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van het TB bevestigen dit beeld.</p> <p>In paragraaf 2.2 van deze Nota van Antwoord worden nut en noodzaak van het project Ring Utrecht nader toegelicht.</p>		Ja
	<p>2 Effect op de landgoederen</p> <p>Ten aanzien van de compensatie die in het vervolgtraject mogelijk aan de orde komt vragen wij uw aandacht voor het volgende. Wij constateren dat het project een groot, negatief effect heeft op het fraaie landgoed Amelissewaard.</p> <p>Dit gebied als samenhangende entiteit is als groen uitloopgebied van eminent belang voor de regio en daarmee ook voor Bunnik. De aantasting door de verbreding van de A27 heeft in termen van beleving en gebruikscapaciteit betekenis voor het totale gebied. De</p>	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelissewaard bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de		Ja

	<p>Gemeente Bunnik vindt het dan ook wenselijk om de compensatiemaatregelen in samenspraak met de bestuurlijke gebiedspartners (provincie en gemeenten) zo in te vullen dat de totale maatschappelijke waarde van het gebied minimaal gelijk blijft. Dat betekent dat wij u vragen om bij de compensatie nadrukkelijk en ruimhartig te zoeken naar mogelijkheden om de gebruikskwaliteit van het landgoed in kwantitatieve en kwalitatieve zin te vergroten. Dit kan onder andere door perifere gebieden direct grenzend aan het landgoed te betrekken en daarmee de functie als uitloopgebied te versterken.</p>	<p>leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland (NNN), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (NNN) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van NNN. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten de bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Artikel 11 van het TB gaat over natuurcompensatie (compenserende maatregelen Wet natuurbescherming en Natuurnetwerk Nederland), in paragraaf 9.4 van de Toelichting is beschreven welke compenserende maatregelen worden genomen. Gedetailleerde informatie over de natuurcompensatie is te vinden in het compensatieplan, dit is een onderdeel van het Mitigatie- en Compensatieplan en bijbehorende Oplegnotitie. Dit zijn bijlagen van het TB.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p> <p>Voor de invulling van de compensatieopgave voor natuur is samen met de bestuurlijke gebiedspartners (Provincie Utrecht, gemeenten) en natuur beherende organisaties gezocht naar geschikte locaties. Versteving van het bestaande NNN is daarbij een van de uitgangspunten geweest. NNN-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat NNN-compensatie buiten het bestaande NNN (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zgn. groene contour plaatsvindt. Compensatie van houtopstanden (bomen en struiken) onder de Wet natuurbescherming vindt eveneens plaats in samenspraak met de gebiedspartners. De geselecteerde NNN-compensatielocaties zijn gelegen aan de oostkant van de stad Utrecht. Een van de locaties - het 'bunkerperceel' - ligt aan de rand van het landgoed Amelisweerd (Oud-Amelisweerd). Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de wens van inspreker om perifere gebieden direct grenzend aan het landgoed te betrekken en daarmee de functie als uitloopgebied te versterken. Inspreker is, samen met de andere bestuurlijke gebiedspartners, actief betrokken bij de planvorming voor inrichting van deze locatie. Ook over de inrichting van de overige NNN-compensatielocaties heeft afstemming met de bestuurlijke gebiedspartners plaats gevonden. De compensatie is nader uitgewerkt tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit, de conclusies zijn opgenomen in de Nota van Wijziging 2020.</p>	
3	<p>Effect op verkeer en bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden Uit de eerste verkenningen voor de uitvoering van de werkzaamheden blijkt dat de kans groot is dat de Koningsweg (N411) tussen Utrecht en Bunnik zes tot negen maanden zal worden afgesloten. Dat heeft ernstige nadelen voor alle vormen van transport en</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwshade en nadeelcompensatie.</p>	Ja

		<p>mobiliteit tussen Utrecht en Bunnik, waarbij wij denken aan de belangen van fiets-, bus- en agrarisch verkeer, alsmede aan de belangen van bewoners en ondernemingen langs de N411. Voor hen is de Koningsweg uitermate belangrijk en voorzien wij dat de afsluiting hinder en (voor de ondernemingen) schade zal veroorzaken. Wij willen dat u aantoont dat deze afsluiting onvermijdbaar is, en indien dit het geval zou zijn, in overleg en in samenspraak met de gemeente Bunnik, veilige alternatieve routes realiseert. Uitgangspunt voor onze gemeente is minimalisering van de overlast en compensatie van geleden schade.</p> <p>Daarbij stellen wij ons op het standpunt dat de route tussen Utrecht en Bunnik over de N411 voor fietsverkeer altijd veilig beschikbaar moet zijn.</p> <p>Wij voorzien tevens hinderlijke verschuivingen van verkeersroutes over daarvoor ongeschikte routes en wegen in en om de kern Bunnik. Wij willen daarom dat: de effecten van de tijdelijke afsluiting van de Koningsweg voor verkeerstromen binnen en bij Bunnik vooraf duidelijk worden gemaakt door middel van een modelstudie; zo nodig compenserende maatregelen worden getroffen; maximale inzet wordt gepleegd op een goede communicatie over de maatregelen met bewoners en belangenorganisaties en meer algemeen op weggebruikers. Tenslotte spreekt het voor ons voor zich dat de financiële gevolgen van deze maatregelen door uw organisatie worden gedragen.</p>	<p>In de afgelopen en komende periode vindt in het kader van de contractvoorbereiding en de gezamenlijke MinderHinder-aanpak intensief overleg plaats met de gemeente Bunnik en andere wegbeheerders over hoe de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden zo goed mogelijk geborgd kan worden. Deze intensieve samenwerking met de gemeente Bunnik over de verkeershinder op het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN) zal dus in het kader de MinderHinder-aanpak, het KES-proces (klant- en contracteisen) en de invulling van het gunningscriterium verkeershinder worden voortgezet.</p> <p>Het belang van de Koningsweg is in dit kader bij Rijkswaterstaat bekend en er wordt samen met alle wegbeheerders bekeken welke mogelijkheden er zijn om een langdurige afsluiting van de Koningsweg te voorkomen.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord wordt toegelicht hoe omgegaan wordt met verkeershinder tijdens de realisatie.</p>	
ZWE-01012	1	<p>Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>	Nee
	2	<p>Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).</p>	Nee
	3	<p>Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidsschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.</p>	<p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>	Nee

	4	Als u files wil verminderen moet u niet de snelwegen verbreden maar het reistijdverlies in de stad en op het onderliggend wegennet aanpakken. Dat is nl. veel groter dan het reistijdverlies (en dus de toegerekende kosten) op de snelwegen rond de stad. Vanwege gebrek aan ruimte in en om de steden zal die aanpak moeten bestaan uit verbetering van het fiets- en OV-netwerk zodat het wegverkeer afneemt en met de huidige wegcapaciteit in de steden de files afnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer (voor het gemeentelijk beleid).	Nee
	5	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand en ik vrees voor verdroging. De landgoederen zijn kwetsbaar, en beter is het om ermee geen risico te nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	Nee
	6	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.	Nee
	7	De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen euro. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (dat is nog zonder de aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar dient te worden verrekend bij de kosten van het TB. Immers, het gaat om de kosten voor de belastingbetaler. Het is bovendien niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (maatschappelijke kosten-baten analyse).	Nee
	8	RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).	Nee
	9	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. In het geactualiseerde MER is een beheersmaatregel uitgewerkt bij de (voorkeurs)bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), in de vorm van een waterremmende schermwand. Er zijn ook aanvullende maatregelen uitgewerkt, zoals het principe om 'met de hand aan de kraan' meer of minder grondwater terug in de bodem te leiden. De maatregelen zorgen ervoor dat een mogelijke verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd wordt beperkt en dat er geen negatieve effecten optreden op bomen en vegetaties.	Ja
ZWE-01014	1	Milieueffecten, Geluid Op de Ring Utrecht wordt in de toekomst dubbellaags ZOAB op de rechtstanden en Dichtasfalt Beton (DAB) in de bogen en op de op- en afritten toegepast. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijk vastgelegde minimale akoestische kwaliteit. Gezien de ruimtelijke en akoestische impact van het project op de omgeving pleit ik voor een hogere ambitie. Een ambitie die aansluit bij de doelstelling van het project op het gebied van leefbaarheid en bij de huidige stand der techniek. Ik stel voor om de meest geluidreducerende asfaltlaag toe te passen die beschikbaar is op het moment dat geasfalteerd gaat worden. Op dit moment zou dat dubbellaags ZOAB fijn en SMA-NL8 G+ zijn in plaats van dubbellaags ZOAB en DAB. Hiermee kan een extra reductie van circa 2 dB met bronmaatregelen worden behaald. Ik wil daarnaast aandacht vragen voor bronmaatregelen aan het stadsdeel A28, dat in de stad ligt. Naar mijn mening wordt met het voorziene DAB niet voldaan aan de minimale akoestische kwaliteit.	Het wegvak van de A28 tussen het knooppunt Rijnsweerd en de Waterlinieweg wordt in het project Ring Utrecht sterk aangepast. Bij de toe- en afritten van de A27 komt een kruising die geregeld wordt met verkeerslichten, net als de kruising bij de Waterlinieweg. Bij dergelijke kruisingen is altijd sprake van veel afremmend en optrekkend verkeer, zodat gekozen is voor een duurzame verharding die niet snel kapot wordt gereden. Aangezien het tussenliggende wegvak een beperkte lengte heeft en vanwege de snelheidsverlaging ook met DAB kan worden voldaan aan de geluidbelasting die volgens de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, is de toepassing van een stiller wegdek niet doelmatig.	Nee
	2	Milieueffecten, Natuurcompensatie De wegverbreding gaat ten koste van een grote hoeveelheid groen. Het gaat om groen	Inspreker stelt dat slechts iets meer dan 7 hectare bos in het kader van de Boswetcompensatie wordt terug geplant binnen het plangebied van de Ring Utrecht.	Ja

	<p>dat deel uitmaakt van de hoofdgroenstructuur van de gemeente, vooral ten westen van de A27, en de ecologische hoofdstructuur van de provincie, met name ten oosten van de A27.</p> <p>In het kader van de boswet dient in totaal 32,7 hectare bos gecompenseerd te worden. Hiervan wordt iets meer dan 7 hectare terug geplant binnen het plangebied van de ring Utrecht, waarvan een groot deel op het perceel van de voormalige stadskwekerij aan de Nieuwe Houtenseweg.</p> <p>De overige hectares die gecompenseerd moeten worden, worden nieuw aangeplant buiten het plangebied. De kwantiteit en kwaliteit van de stedelijke groenstructuur neemt hierdoor af. In Maarschalkerweerd verdwijnt een lange strook groen die onderdeel uitmaakt van de stedelijke groenstructuur. In de berekening van de compensatie-opgave is bovendien geen rekening gehouden met de compensatie van struiken en vlakgroen. Ik wil erop wijzen dat ook dit stedelijk groen in het kader van een goede ruimtelijke ordening gecompenseerd dient te worden.</p> <p>Voor de compensatie van de aantasting van de ecologische hoofdstructuur wordt ingezet op de locaties: Sandwijck, het bunkerperceel ten zuiden van Amelisweerd, landgoed Nienhof tussen Bunnik en Zeist en bij de Hoogekampse Plas tussen Groenekan en De Bilt. Er moet ongeveer 16 hectare gecompenseerd worden. Bij de inrichting van het bunkerperceel dient het oorspronkelijke landschap gerespecteerd te worden.</p>	<p>Inmiddels is de planvorming verder gegaan en is de Boswet opgegaan in de Wet natuurbescherming. In de Nota van Wijziging 2020 zijn de actuele oppervlaktes en locaties voor de bomcompensatie aangegeven.</p> <p>Voor het kappen/verwijderen van groen zal, voor zover dat valt onder de Algemene Plaatselijke Verordening van Utrecht, vergunning worden aangevraagd. Herplant en compensatie van groen zal plaatsvinden op basis van de voorschriften en beperkingen die in de vergunning zullen zijn opgenomen.</p> <p>De omgeving van de Ring Utrecht zal net zo bos- en bomenrijk blijven als in de huidige situatie. Dit is zichtbaar op de kaarten bij het landschapsplan. De uitwerking van de groene verbinding naar Amelisweerd biedt mogelijk ook kansen om meer bomen terug te brengen binnen de stad. Dit zal tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit onderzocht worden in samenspraak met de gemeente Utrecht.</p> <p>De compensatie van Natuurnetwerk Nederland (NNN, destijds EHS) vindt plaats in nauw overleg met betrokken overheden, natuur beherende instanties en omwonenden. Nadere uitwerking van de compensatie vindt plaats met respect voor het oorspronkelijke landschap.</p>	
3	<p>Milieueffecten, Water</p> <p>In het deelrapport Water is als uitgangspunt gehanteerd dat compensatie van water zoveel mogelijk binnen de grenzen van het Ontwerp Tracébesluit plaatsvindt en zo veel mogelijk op in de nabijheid van het te dempen water. In principe kan ik instemmen met dit uitgangspunt, echter op sommige plekke leidt dit tot geforceerde oplossingen. Ik stel voor om het zoekgebied te verruimen naar buiten de grenzen van het Ontwerp Tracébesluit, maar wel binnen dezelfde peilgebieden. In de periode tot aan het Tracébesluit kunnen Rijkswaterstaat, HDSR en gemeente hier afspraken over maken. Ik wil hierbij alternatieve oplossingen onderzoeken voor de volgende maatregelen uit het landschapsplan: bermsloot Voorveldse Polder (1W7), watergang ATV Stadion (2W1), bermsloot Maarschalkerweerd (2W13), Kromme Rijn (2W14), Park de Koppel (3W4), Hoograven-Zuid (4W3).</p> <p>Op een aantal plaatsen gaat watercompensatie ten koste van bestaande wandelroutes, parkeerplaatsen en wegen. Het gaat hierbij o.a. om Maarschalkerweerd, de Enny Vredelaan, en de Sorbonnelaan/Princetonlaan. Ik ga er vanuit dat dit wordt gecompenseerd of dat in overleg met belanghebbenden een oplossing wordt gevonden.</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de concrete uitwerking van de watercompensatie op een aantal locaties aangepast, in overleg met de gemeente Utrecht en Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden. Op alle in de zienswijze genoemde locaties is, na overleg met gemeente en waterschap, een wijziging doorgevoerd. Zie voor een uitgebreide beschrijving van de wijzigingen de Nota van Wijziging 2020 bij het tracébesluit.</p>	Ja
4	<p>Effecten op bestaande gebieden en functies, Amelisweerd</p> <p>De recreatieve en cultuurhistorische betekenis van Amelisweerd voor de stad en de regio kan niet overschat worden. Na de aanleg van de A27 in de jaren '80 wordt Amelisweerd opnieuw geraakt door een wegverbreding. In de stad bestaat grote weerstand tegen een nieuwe aantasting van deze waardevolle landgoederen. Ik vraag dan ook nadrukkelijk om bij de uitwerking van alle inpassings- en compensatiemaatregelen in Amelisweerd de oorspronkelijke inrichting zoveel mogelijk te respecteren en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken. In dit licht gaat mijn voorkeur sterk uit naar een veiligheidsscherm met een geluidwerende functie in plaats van de landschapswal die is opgenomen in het landschapsplan. Hiermee kan het ruimtebeslag op Amelisweerd beperkt worden. Daarnaast is mijn voorstel om voor de watercompensatiemaatregelen bij de Kromme Rijn het plan van HDSR aan te houden. Vooruitlopend op de uitvoeringsfase vraag ik nu al aandacht voor het voorkomen of beperken van negatieve effecten op Amelisweerd als gevolg van de gekozen bouwmethode in de folieconstructie.</p> <p>Effecten op bestaande gebieden en functies, Nieuwe Hollandse Waterlinie en Limes</p> <p>De Nieuwe Hollandse Waterlinie en Limes zijn genomineerd om UNESCO werelderfgoed te worden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit is besloten de landschapswal te vervangen door een scherm met minder ruimtebeslag. Deze wijziging is opgenomen in de Nota van Wijziging 2020. De toelichting is in de nota te vinden.</p> <p>Ook de genoemde wijziging op het gebied van watercompensatie is doorgevoerd in het tracébesluit, ook hier kunt u de wijziging en de toelichting vinden in de Nota van Wijziging 2020. De watercompensatie wordt verplaatst naar de aanleg van natuurvriendelijke oevers verderop langs de Kromme Rijn.</p> <p>De recreatieve en cultuurhistorische waarde van Amelisweerd blijft behouden.</p>	Ja

	<p>In het deelrapport Archeologie en Cultuurhistorie ontbreekt mijns inziens een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarden en dan met name van de Waterlinie. In het Ontwerp Tracébesluit is geen ambitie geformuleerd ten aanzien van het toekomstige werelderfgoed. Er worden geen maatregelen voorgesteld om verstoringen door de eerdere aanleg van de snelweg te verbeteren.</p> <p>Ik verzoek om de periode tot aan het Tracébesluit te benutten om, in relatie tot andere voorstellen voor landschappelijke inpassing, passende maatregelen te formuleren.</p>		
5	<p>Effecten op bestaande gebieden en functies, Hoograven</p> <p>De afname van de geluidbelasting vanwege de sanering Grote Groeivalen is positief voor de bewoners van Hoograven. De ruimtelijke kwaliteit staat hier echter onder druk vanwege het ruimtebeslag van de extra parallelbaan en de plaatsing van een hoog geluidsscherm op korte afstand van de eerstelijnsbebouwing. Een groene inpassing met taluds leidt tot een grotere kwaliteit dan de nu voorgestelde oplossing met een damwand. Hiervoor dient de bestaande watergang verlegd te worden. Ik wil een betere inpassing.</p>	De oplossing is in het tracébesluit niet aangepast. Er zijn geen realistische alternatieven om de watergang langs de Herautsingel te verplaatsen en elders in het gebied te compenseren. De inpassing van de geluidsschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen.	Nee
6	<p>Effecten op bestaande gebieden en functies, Volkstuincomplex ATV Stadion</p> <p>De verbreding van de A27 gaat ten koste van een aantal volkstuinen op volkstuincomplex ATV Stadion. In overleg met gemeente, AVVN, en het bestuur van ATV Stadion is gekozen voor een taludoplossing. ATV Stadion heeft aangegeven zoveel mogelijk tuinen terug te willen brengen. Een voor de hand liggende locatie voor compensatie is de locatie waar op de OTB-kaart een watergang is ingetekend. Ik stel daarom voor om de watergang in het Tracébesluit elders te situeren, zodat deze ruimte beschikbaar komt voor volkstuinen.</p>	Mede naar aanleiding van uw zienswijze is uw suggestie overgenomen waardoor in deze hoek ruimte ontstaat voor compensatie van volkstuinen. Zie verder de Nota van Wijziging 2020.	Ja
7	<p>Situatie tijdens de bouw, Bereikbaarheid autoverkeer</p> <p>Mobiliteitsmanagement is één van de maatregelen om de effecten tijdens de uitvoeringsfase te beperken. De gemeente pleit voor een goed OV-alternatief tijdens de werkzaamheden aan de A27/A12/A28 om de regio bereikbaar te houden en gaat daarover graag in gesprek met Rijk en provincie als betrokken overheden en de OV-bedrijven die door hen worden aangestuurd.</p> <p>Als gevolg van congestie op de snelwegen tijdens de werkzaamheden, zal de verkeersdruk op het onderliggend wegennet toenemen. Bij het gezamenlijk opstellen van het minder hinder plan, wil ik inzicht krijgen in de precieze effecten en maatregelen op het onderliggend wegennet.</p> <p>Situatie tijdens de bouw, Bereikbaarheid langzaam verkeer</p> <p>De aandacht in het MER gaat voornamelijk uit naar het beperken van hinder voor automobilisten.</p> <p>Voor de bewoners en werknemers van de regio Utrecht is het beperken van hinder voor langzaam verkeer van groot belang. Voor langzaam verkeer moet, net als voor autoverkeer, het uitgangspunt gehanteerd worden dat de huidige langzaam verkeer verbindingen beschikbaar blijven, behoudens kortdurende en incidentele situaties.</p> <p>Situatie tijdens de bouw, Geluidsschermen A12</p> <p>De gemeente heeft in de Bestuurlijke Stuurgroep meerdere keren aangegeven dat de geluidsschermen langs de A12 zo snel mogelijk na de start van de uitvoering geplaatst moeten worden. De bewoners van met name Hoograven en Kanaleneiland worden al jaren geconfronteerd met een onacceptabele geluidbelasting. De snelle plaatsing van de geluidsschermen dient opgenomen te worden in het Tracébesluit en als eis worden meegegeven in de aanbesteding.</p> <p>Langs delen van de A12 zijn nu reeds geluidsschermen aanwezig. De periode tussen realisatie van nieuwe schermen en de sloop van bestaande geluidsschermen dient zo kort mogelijk te zijn.</p> <p>Situatie tijdens de bouw, Hinder voor omwonenden</p> <p>In het MER wordt aangegeven dat tijdens de uitvoeringsfase te allen tijde zal worden</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).	Ja
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).	
		De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.	

	<p>voldaan aan de relevante wet- en regelgeving. Dit wordt vooral gerelateerd aan de bouwhinder langs het tracé.</p> <p>Ik wil de scope van bouwhinder verbreden naar hinder voor omwonenden langs de alternatieve routes via het onderliggend wegennet. Door een toename van verkeer op het onderliggend wegennet komt de leefbaarheid verder onder druk te staan. Vanwege de lange uitvoeringsperiode is het wenselijk om ook voor dit aspect mitigerende maatregelen te nemen.</p>		
8	<p>het is onzin om, er meer dan een miljard eraan te besteden terwijl er andere oplossingen zijn en andere zaken meer nodig zijn zoals de aanpak van de te volle treinen enz. ook wordt het vast duurder dan beraamd en staart men hier blind op , hebben de politici en de ambtenaren die dit perse willen oogkleppen op en een tunnelvisdie. De bewoners, omwonenden, de natuur zijn hiervan de dupe evenals andere zaken waarvoor dan geen gels meer is zoals het spoor. 1 fyra, de hsl- en de Betuwelijn zijn meer dan genoeg!!! blijf binnen de bak. dan zijn er ook geen lekkages.</p>	<p>Bij het ramen van een infrastructureel project worden onzekerheidsmarges meegenomen, het is dan ook niet de verwachting dat de raming overschreden wordt. Het overige wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>	Nee